Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2361**

15. Wahlperiode 14. 01. 2004

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben

A. Problem und Ziel

Der vorliegende Entwurf enthält die für einen wirksamen Schutz des Luftverkehrs gegen Flugzeugentführungen, Sabotageakte und sonstige gefährliche Eingriffe erforderlichen Regelungen in einem eigenen Gesetz. Zu diesem Zweck werden die bisher im Luftverkehrsgesetz zersplitterten und mit fremden Regelungsmaterien verbundenen Bestimmungen zur Abwehr äußerer Gefahren für die Luftsicherheit zusammengefasst, komplizierte Zuständigkeitsabgrenzungen begradigt und Regelungen an die Vorschriften der EU-Luftsicherheitsverordnung angepasst. Ferner wird der Einsatz der Streitkräfte in den Fällen, in denen die Polizeibehörden der Länder nicht über die personelle und technische Ausstattung zum Handeln verfügen, ausdrücklich geregelt. Dies dient der Rechtssicherheit und der Rechtsklarheit.

B. Lösung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Soweit Zuständigkeiten vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf das Bundesministerium des Innern übergehen, hat dies für den Bundeshaushalt keine Auswirkungen, da kein zusätzlicher Personalbedarf entsteht.

Insgesamt dürften sich für die öffentlichen Haushalte sogar Einsparungen ergeben, die aus der verbesserten Sicherheitslage im Luftverkehr resultieren und mit der ungestörten Volkswirtschaft in Zusammenhang stehen.

E. Sonstige Kosten

Die Durchführung von Personalkontrollen wird bei den Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen zu finanziellem Mehraufwand führen, der jedoch unvermeidlich ist, weil die EU-Luftsicherheitsverordnung die Personalkontrollen zwingend vorschreibt. Würden staatliche Stellen die Personalkontrollen

durchführen, müsste bei den Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen eine Sonderabgabe erhoben werden, da in Anbetracht der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte eine Refinanzierung unabdingbar wäre.

Nennenswerte Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die Flugpreise könnten sich geringfügig erhöhen, wenn Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen die ihnen für die Durchführung von Personalkontrollen entstehenden Kosten auf die Flugtickets umlegen. In Anbetracht des erheblichen Konkurrenz- und Wettbewerbsdrucks im Bereich des Luftverkehrs bleibt jedoch abzuwarten, ob sich überhaupt Auswirkungen auf die Flugpreise ergeben.

Berlin, den 14. Januar 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium des Innern.

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben

Inhaltsübersicht

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)

Abschnitt 1
Allgemeines

§ 1
Zweck

Dieses Gesetz dient dem Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen.

§ 2
Aufgaben

Die Luftsicherheitsbehörde hat die Aufgabe, Angriffe auf die Sicherheit des Luftverkehrs im Sinne des § 1 abzuwehren. Sie nimmt insbesondere Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach § 7 vor, lässt nach § 8 Abs. 1 Satz 2 und § 9 Abs. 1 Satz 2 Luftsicherheitspläne zu, ordnet Sicherungsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber nach § 8 und der Luftfahrtunternehmen nach § 9 an und überwacht deren Einhaltung.

Abschnitt 2
Sicherheitsmaßnahmen

§ 3
Allgemeine Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde

Die Luftsicherheitsbehörde trifft die notwendigen Maßnahmen, um eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs abzuwehren, soweit nicht § 5 ihre Befugnisse besonders regelt.

§ 4
Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

(1) Von mehreren möglichen und geeigneten Maßnahmen ist diejenige zu treffen, die den Einzelnen oder die Allgemeinheit voraussichtlich am wenigsten beeinträchtigt.

(2) Eine Maßnahme darf nicht zu einem Nachteil führen, der zu dem erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht.

(3) Eine Maßnahme ist nur solange zulässig, bis ihr Zweck erreicht ist oder sich zeigt, dass er nicht erreicht werden kann.

§ 5
Besondere Befugnisse der Luftsicherheitsbehörden

(1) Die Luftsicherheitsbehörde kann Personen, welche die nicht allgemein zugänglichen Bereiche des Flugplatzes betreten haben oder betreten wollen, durchsuchen oder in sonstiger geeigneter Weise überprüfen. Sie kann Gegenstände durchsuchen, durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise überprüfen, die in diese Bereiche verbracht wurden oder werden sollen.

(2) Die Luftsicherheitsbehörde kann Fluggäste, Mitarbeiter der Flugplatzbetreiber, der Luftfahrtunternehmen und anderer Unternehmen sowie sonstige Personen, die nicht allgemein zugängliche Bereiche des Flugplatzes betreten haben oder betreten wollen, insbesondere anhalten und aus diesen Bereichen verweisen, wenn diese Personen

1. ihre Berechtigung zum Betreten nicht nachweisen,
2. eine Durchsuchung ihrer Person und mitgeführter Gegenstände oder deren Überprüfung in sonstiger geeigneter Weise durch die Luftsicherheitsbehörde nach den in § 11 Abs. 1 genannten Gegenständen ablehnen oder
3. in § 11 Abs. 1 genannte Gegenstände oder sonstige Gegenstände, die bei der Durchsuchung oder Überprüfung festgestellt werden und die sich zu Angriffen auf Personen oder zur Beschädigung von Luftfahrzeugen eignen, nicht außerhalb des nicht allgemein zugänglichen Bereiches des Flugplatzes zurücklassen oder nicht dem Luftfahrtunternehmen zur Beförderung übergeben.

(3) Die Luftsicherheitsbehörde kann Fracht, aufgegebenes Gepäck, Postsendungen und sonstige Gegenstände, die in die nicht allgemein zugänglichen Bereiche des Flugplatzes verbracht wurden oder verbracht werden sollen, nach den in § 11 Abs. 1 genannten Gegenständen durchsuchen, durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise überprüfen. Bei Postsendungen findet Satz 1 mit der Maßgabe Anwendung, dass diese nur geöffnet werden dürfen, wenn bestimmte Tatsachen die Annahme begründen, dass sich darin Gegenstände befinden, deren Beförderung gegen § 11 Abs. 1 oder § 27 des Luftverkehrsgesetzes verstößt.

(4) Die Luftsicherheitsbehörde darf innerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden Betriebs- und Geschäftsräume betreten und besichtigen, soweit dies zur Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen gemäß den Absätzen 2 und 3 erforderlich ist. Außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden dürfen diese Räume nur zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten und besichtigt werden.

(5) Die Luftsicherheitsbehörde kann geeigneten Personen als Beliehenen die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben bei der Durchführung der Sicherungsmaßnahmen gemäß den Absätzen 1 bis 4 übertragen. Die Bestellung kann jederzeit widerrufen werden. Der Beliehene ist im Rahmen der ihm übertragenen Aufgaben und der sonst geltenden Gesetze befugt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

(6) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden bleiben unberührt.

§ 6
Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten

(1) Die Befugnis zur Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten richtet sich nach den für die Luftsicherheitsbehörden geltenden Vorschriften des Bundes- oder Landesrechts, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Unbeschadet einer sich aus Absatz 1 ergebenden Übermittlungsbefugnis dürfen die Luftsicherheitsbehörden personenbezogene Daten an öffentliche Stellen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes übermitteln, wenn dies zur Abwehr unmittelbar drohender erheblicher Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere bei erfolgten oder drohenden terroristischen Angriffen, erforderlich ist.

§ 7
Zuverlässigkeitsüberprüfungen

(1) Zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§ 1) hat die Luftsicherheitsbehörde die Zuverlässigkeit folgender Personen zu überprüfen:

1. Personen, denen zur Ausübung einer beruflichen Tätigkeit nicht nur gelegentlich Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flugplatzgeländes gewährt werden soll,
2. Personal der Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen, des Flugsicherungsunternehmens sowie der Fracht-, Post-, Reinigungsunternehmen sowie Warenlieferanten und vergleichbarer Versorgungsunternehmen, das aufgrund seiner Tätigkeit Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat; sofern sich die vorgenannten Unternehmen des Personals anderer Unternehmen bedienen, steht dieses eigenem Personal gleich,
3. Personen, die nach § 5 Abs. 5 als Beliehene eingesetzt oder nach § 31b Abs. 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes mit Aufgaben nach § 27c Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes beauftragt werden,

4. Luftfahrer (§ 4 Abs. 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes) und Flugschüler sowie
5. Mitglieder von flugplatzansässigen Vereinen, Schülerpraktikanten oder Sportfliegern, denen nicht nur gelegentlich Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flugplatzgeländes, gewährt werden soll.

(2) Die Überprüfung erfolgt auf Antrag des Betroffenen.

Der Betroffene ist bei Antragstellung über

1. die zuständige Luftsicherheitsbehörde,
2. den Zweck der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung,
3. die nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 bis 5 und Absatz 4 beteiligten Stellen sowie
4. die Übermittlungsempfänger nach Absatz 7 Satz 2 und 3

zu unterrichten.

Die Überprüfung entfällt, wenn der Betroffene

1. im Inland innerhalb der letzten zwölf Monate einer zumindest gleichwertigen Überprüfung unterzogen worden ist und keine Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit des Betroffenen vorliegen oder
2. der Betroffene der erweiterten Sicherheitsüberprüfung nach § 9 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes oder der erweiterten Sicherheitsüberprüfung mit Sicherheitsermittlungen nach § 10 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes unterliegt.

(3) Zur Überprüfung der Zuverlässigkeit darf die Luftsicherheitsbehörde

1. die Identität des Betroffenen überprüfen,
2. Anfragen bei den Polizeivollzugs- und den Verfassungsschutzbehörden der Länder sowie, soweit im Einzelfall erforderlich, dem Bundeskriminalamt, dem Zollkriminalamt, dem Bundesamt für Verfassungsschutz, dem Bundesnachrichtendienst, dem Militärischen Abschirmdienst und der Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatsicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik nach vorhandenen, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsamen Informationen, stellen,
3. unbeschränkte Auskünfte aus dem Bundeszentralregister einholen,
4. bei ausländischen Betroffenen um eine Auskunft aus dem Ausländerzentralregister ersuchen und Anfragen an die zuständigen Ausländerbehörden nach Anhaltspunkten für eine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit durch den Betroffenen richten,
5. soweit im Einzelfall erforderlich, Anfragen an die Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen sowie an den gegenwärtigen Arbeitgeber des Betroffenen nach dort vorhandenen, für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsamen Informationen richten.

Der Betroffene ist verpflichtet, an seiner Überprüfung mitzuwirken.

(4) Begründen die Auskünfte der in Absatz 3 Nr. 2 genannten Behörden Anhaltspunkte für Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen, darf die Luftsicherheitsbehörde Auskünfte von Strafverfolgungsbehörden einholen.

(5) Die Luftsicherheitsbehörde gibt dem Betroffenen vor ihrer Entscheidung Gelegenheit, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, soweit diese Zweifel an seiner Zuverlässigkeit begründen und Geheimhaltungspflichten nicht entgegenstehen oder bei Auskünften durch Strafverfolgungsbehörden eine Gefährdung des Untersuchungszwecks nicht zu besorgen ist. Stammen die Erkenntnisse von einer der in Absatz 3 Nr. 2 oder Absatz 4 genannten Stellen, ist das Einvernehmen dieser Stellen erforderlich. Der Betroffene ist verpflichtet, wahrheitsgemäße Angaben zu machen. Er kann Angaben verweigern, die für ihn oder eine der in § 52 Abs. 1 der Strafprozessordnung genannten Personen die Gefahr strafrechtlicher Verfolgung, der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit oder von disziplinar- oder arbeitsrechtlichen Maßnahmen begründen könnten. Über die Verpflichtung wahrheitsgemäße Angaben zu machen und das Verweigerungsrecht ist der Betroffene vorher zu belehren.

(6) Ohne eine abgeschlossene Zuverlässigkeitsüberprüfung, bei der keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen verbleiben, darf diesem kein Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flugplatzgeländes gewährt werden.

(7) Die Luftsicherheitsbehörde darf die nach den Absätzen 3 und 4 erhobenen Daten nur zum Zwecke der Überprüfung der Zuverlässigkeit verwenden. Sie unterrichtet den Betroffenen, dessen gegenwärtigen Arbeitgeber, die Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder über das Ergebnis der Überprüfung; dem gegenwärtigen Arbeitgeber dürfen die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse nicht mitgeteilt werden. Weitere Informationen dürfen dem gegenwärtigen Arbeitgeber mitgeteilt werden, soweit sie für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung erforderlich sind. § 161 der Strafprozessordnung bleibt unberührt.

(8) Die Luftsicherheitsbehörden unterrichten sich gegenseitig über die Durchführung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen, soweit dies im Einzelfall erforderlich ist. Absatz 7 Satz 1 gilt entsprechend.

(9) Werden den nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 und 4 beteiligten Behörden oder den nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 5 beteiligten Stellen im Nachhinein Informationen bekannt, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit einer der in Absatz 1 genannten Personen von Bedeutung sind, sind diese Stellen verpflichtet, die Luftsicherheitsbehörde über die vorliegenden Erkenntnisse zu informieren. Zu diesem Zweck dürfen sie Name, Vorname, Geburtsname, Geburtsdatum, Geburtsort, Wohnort und Staatsangehörigkeit des Betroffenen sowie die Aktenfundstelle speichern. Die Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder dürfen zu diesem Zweck die in Satz 2 genannten personenbezogenen Daten des Betroffenen und ihre Aktenfundstelle zusätzlich auch in den gemeinsamen Dateien nach § 6 des Bundesverfassungsschutzgesetzes speichern. Die im Satz 1 genannten Behörden und Stellen unterrichten die Luftsicherheitsbehörde, zu welchen Betroffenen sie Daten gemäß Satz 2 und 3 speichern.

(10) Die Luftsicherheitsbehörde darf bei Zuverlässigkeitsüberprüfungen, die durch Stellen außerhalb des Gel-

tungsbereichs dieses Gesetzes veranlasst werden, mitwirken. Hierzu darf sie Name, Vorname, Geburtsname, Geburtsdatum, Geburtsort, Wohnort und Staatsangehörigkeit sowie das Ergebnis der Sicherheitsüberprüfung des Betroffenen übermitteln. Die Datenübermittlung unterbleibt, soweit der Betroffene ein schutzwürdiges Interesse am Ausschluss der Übermittlung hat, insbesondere wenn bei der empfangenden Stelle ein angemessenes Datenschutzniveau nicht gewährleistet ist. Die empfangende Stelle ist darauf zu verweisen, dass die übermittelten Daten nur für den Zweck verwendet werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie übermittelt worden sind.

(11) Die im Rahmen einer Zuverlässigkeitsprüfung gespeicherten personenbezogenen Daten sind zu löschen

1. von den Luftsicherheitsbehörden
   a) innerhalb eines Jahres, wenn der Betroffene keine Tätigkeit nach Absatz 1 aufnimmt,
   b) nach Ablauf von drei Jahren nachdem der Betroffene aus einer Tätigkeit nach Absatz 1 ausgeschieden ist, es sei denn, er hat zwischenzeitlich erneut eine Tätigkeit nach Absatz 1 aufgenommen,
2. von den nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 und 4 beteiligten Behörden und den nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 5 beteiligten Stellen
   a) im Fall der nach Absatz 9 Satz 2 und 3 gespeicherten Daten unverzüglich nach der nach Nummer 1 erfolgten Löschung; hierzu unterrichten die Luftsicherheitsbehörden die beteiligten Stellen über die Löschung,
   b) im Übrigen unmittelbar nach Abschluss der Beteiligung.

Wenn Grund zu der Annahme besteht, dass durch die Löschung die schutzwürdigen Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden, sind die Daten zu sperren. Gesperrte Daten dürfen nur mit Einwilligung des Betroffenen verwendet werden.

§ 8

Sicherungsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber

(1) Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens ist zum Schutz des Flughafenbetriebs vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet

1. Flughafenanlagen, Bauwerke, Räume und Einrichtungen so zu erstellen und zu gestalten, dass die erforderliche bauliche und technische Sicherung und die sachgerechte Durchführung der personellen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen und die Kontrolle der nicht allgemein zugänglichen Bereiche ermöglicht werden sowie die dafür erforderlichen Flächen bereitzustellen und zu unterhalten; ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Geräte zur Überprüfung von Fluggästen und von diesen mitgeführten Gegenständen sowie Einrichtungen und Geräte zur Überprüfung von Post, aufgegebenem Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern auf die in § 11 Abs. 1 genannten Gegenstände mittels technischer Verfahren;
2. Post, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Versorgungsgüter zur Durchführung der Maßnahmen nach § 5 Abs. 3 sicher zu transportieren und zu lagern; dies schließt den Transport zu und zwischen einer mehrstufigen Kontrollanlage ein;
3. bei Durchsuchungen des aufgegebenen Gepäcks nach § 5 Abs. 3 den Fluggast herbeizuholen oder bei Durchsuchungen in Abwesenheit des Fluggastes die Schlösser der Gepäckstücke zu öffnen;
4. nicht allgemein zugängliche Bereiche gegen unberechtigten Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten;
5. eigene Mitarbeiter, Mitarbeiter anderer auf dem Flugplatz tätiger Unternehmen und andere Personen vor dem Zugang zu den sensiblen Teilen der sicherheitsempfindlichen Bereiche zu durchsuchen oder in sonstiger geeigneter Weise zu überprüfen; von diesen mitgeführte Gegenstände und Fahrzeuge zu durchsuchen, zu durchleuchten oder in sonstiger geeigneter Weise zu überprüfen;
6. Sicherheitspersonal für seine Aufgaben zu schulen und alle übrigen Mitarbeiter einem Sicherheitsschulungsprogramm zu unterziehen;
7. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf Sicherheitspositionen zu verbringen, soweit hierzu nicht das Luftfahrtunternehmen gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 verpflichtet ist, und die Entladung sowie die Ver- und Entsorgung der Luftfahrzeuge durchzuführen;
8. soweit erforderlich, an der Überprüfung nach § 7 mitzuwirken.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 8 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmer in einem Luftsicherheitsplan im Sinne des Artikels 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) darzustellen, welcher der Luftsicherheitsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens ist verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

(2) Die Luftsicherheitsbehörde kann den Betreiber eines sonstigen Flugplatzes zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 verpflichten, soweit dies zur Sicherung des Flugbetriebs erforderlich ist.

(3) Für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen nach den Absätzen 1 und 2, die der für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 5 zuständigen Behörde zur Verfügung gestellt worden sind, kann der Verpflichtete die Vergütung seiner Selbstkosten verlangen. Im Übrigen trägt der Verpflichtete die Kosten für die Sicherungsmaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2. Zur Feststellung der Selbstkosten im Sinne dieses Gesetzes finden die Vorschriften des Preisrechts bei öffentlichen Aufträgen entsprechende Anwendung. Unterschreitet der Marktpreis die Selbstkosten, ist der Marktpreis maßgeblich.

§ 9

Sicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen

(1) Ein Luftfahrtunternehmen, das Luftfahrzeuge mit mehr als 5,7 Tonnen Höchstgewicht betreibt, ist zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet

1. Sicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung von Fluggästen und der Behandlung von Post, Gepäck, Fracht und Versorgungsgütern durchzuführen;
2. die ihm auf einem Verkehrsflughafen überlassenen nicht allgemein zugänglichen Bereiche gegen unberechtigten Zugang zu sichern und, soweit es sich um sicherheitsempfindliche Bereiche handelt, den Zugang nur hierzu besonders berechtigten Personen zu gestatten; soweit Betriebsgebäude, Frachtanlagen und sonstige Betriebseinrichtungen von dem Luftfahrtunternehmen selbst oder in seinem Auftrag errichtet oder von ihm selbst betrieben werden, gilt § 8 Abs. 1 Nr. 1 bis 7 entsprechend;
3. Sicherheitspersonal für seine Aufgaben zu schulen und die Flugbesatzungen und das Bodenpersonal einem Sicherheitsschulungsprogramm zu unterziehen;
4. seine auf einem Verkehrsflughafen abgestellten Luftfahrzeuge so zu sichern, dass weder unberechtigte Personen Zutritt haben, noch verdächtige Gegenstände in das Luftfahrzeug verbracht werden können;
5. Luftfahrzeuge, die Gegenstand von Bedrohungen, insbesondere von Bombendrohungen sind, auf eine Sicherheitsposition zu verbringen oder bei einer Verbringung durch den Flugplatzbetreiber gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 mitzuwirken;
6. soweit erforderlich, an der Überprüfung nach § 7 mitzuwirken.

Die in Satz 1 Nr. 1 bis 6 aufgeführten Sicherungsmaßnahmen sind von dem Unternehmen in einem Luftsicherheitsplan im Sinne des Artikels 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) darzustellen, welcher der Luftsicherheitsbehörde innerhalb einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Zulassung vorzulegen ist; die Luftsicherheitsbehörde kann Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen. Die Zulassung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nachträgliche Auflagen sind zulässig. Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

(2) Absatz 1 gilt

1. für Luftfahrtunternehmen, die eine Genehmigung nach § 20 des Luftverkehrsgesetzes besitzen, auch außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes, wenn und soweit die jeweils örtlich geltenden Vorschriften nicht entgegenstehen;
2. für Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes haben, sofern sie Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland benutzen.

(3) Die Luftsicherheitsbehörde kann ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen entsprechend Absatz 1 auch auf sonstigen Flugplätzen verpflichten, soweit dies zur Sicherung des Betriebs des Luftfahrtunternehmens erforderlich ist.

(4) Ein anderer als der in Absatz 1 bezeichnete Halter von Luftfahrzeugen kann von der Luftsicherheitsbehörde zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen entsprechend den Absätzen 1 bis 3 verpflichtet werden, soweit dies zur Sicherung des Flugbetriebs erforderlich ist.

§ 10

Zugangsberechtigung

Nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Abs. 6 wird dem Betroffenen zum Nachweis der Zugangsberechtigung ein Ausweis ausgestellt. Der Ausweisinhaber ist verpflichtet den Ausweis in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen offen sichtbar zu tragen und ihn nach Ablauf der Gültigkeitsdauer oder auf Verlangen zurückzugeben. Der Ausweisinhaber darf den Ausweis keinem Dritten überlassen. Sein Verlust ist der Ausgabestelle unverzüglich anzuzeigen. Der Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen ohne Berechtigung ist verboten.

§ 11

Verbotene Gegenstände

(1) Das Mitführen im Handgepäck oder Ansichtragen von

1. Schuss-, Hieb- und Stoßwaffen sowie Sprühgeräten, die zu Angriffs- oder Verteidigungszwecken verwendet werden können,
2. Sprengstoffen, Munition, Zündkapseln, brennbaren Flüssigkeiten, ätzenden oder giftigen Stoffen, Gasen in Behältern sowie sonstigen Stoffen, die allein oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können,
3. Gegenständen, die ihrer äußeren Form oder ihrer Kennzeichnung nach den Anschein von Waffen, Munition oder explosionsgefährlichen Stoffen erwecken,
4. sonstigen in der Anlage der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) genannten Gegenständen

in Luftfahrzeugen und in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen ist verboten.

(2) Das Bundesministerium des Innern kann im Einzelfall Ausnahmen von den in Absatz 1 Nr. 1 bis 4 geregelten Fällen zulassen, soweit ein Bedürfnis besteht und die nach anderen Rechtsvorschriften erforderliche Erlaubnis zum Mitführen dieser Gegenstände vorliegt. Die Erlaubnis kann mit einer Nebenbestimmung versehen werden.

(3) § 27 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes bleibt unberührt.

§ 12

Aufgaben und Befugnisse des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

(1) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat als Beliehener für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord des im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zu sorgen. Er ist nach Maßgabe von Absatz 2 und der sonst geltenden Gesetze befugt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

(2) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer darf die erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine im einzelnen Fall bestehende Gefahr für Personen an Bord des Luftfahrzeuges oder für das Luftfahrzeug selbst abzuwehren. Dabei hat er den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (§ 4) zu wahren. Insbesondere darf der Luftfahrzeugführer

1. die Identität einer Person feststellen,
2. Gegenstände sicherstellen,
3. eine Person oder Sachen durchsuchen,
4. eine Person fesseln, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Person den Luftfahrzeugführer oder Dritte angreifen oder Sachen beschädigen wird.

(3) Zur Durchsetzung der Maßnahmen darf der Luftfahrzeugführer Zwangsmittel anwenden. Die Anwendung körperlicher Gewalt ist nur zulässig, wenn andere Zwangsmittel nicht in Betracht kommen, keinen Erfolg versprechen oder unzweckmäßig sind. Der Gebrauch von Schusswaffen ist Polizeivollzugsbeamten, insbesondere denjenigen des Bundesgrenzschutzes nach § 4a des Bundesgrenzschutzgesetzes vorbehalten.

(4) Alle an Bord befindlichen Personen haben den Anordnungen des Luftfahrzeugführers oder seiner Beauftragten nach Absatz 2 Folge zu leisten.

(5) Der verantwortliche Luftfahrzeugführer hat den Schaden zu ersetzen, welcher der Bundesrepublik Deutschland durch rechtswidrige und vorsätzliche oder grob fahrlässige Verletzung seiner Pflichten bei Ausübung der Aufgaben und Befugnisse nach den Absätzen 1 bis 3 entsteht. Wird der Flug von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt, hat dieses den Schaden zu ersetzen, welcher der Bundesrepublik Deutschland durch eine rechtswidrige und schuldhafte Verletzung der Pflichten des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder seiner Beauftragten bei Ausübung der Aufgaben und Befugnisse nach den Absätzen 1 bis 3 entsteht.

Abschnitt 3
Unterstützung und Amtshilfe durch die Streitkräfte

§ 13

Entscheidung der Bundesregierung

(1) Liegen auf Grund eines erheblichen Luftzwischenfalls Tatsachen vor, die im Rahmen der Gefahrenabwehr die Annahme begründen, dass ein besonders schwerer Unglücksfall nach Artikel 35 Abs. 2 Satz 2 oder Abs. 3 des Grundgesetzes bevorsteht, können die Streitkräfte, soweit es zur wirksamen Bekämpfung erforderlich ist, zur Unterstützung der Polizeikräfte der Länder im Luftraum zur Verhinderung dieses Unglücksfalles eingesetzt werden.

(2) Die Entscheidung über einen Einsatz nach Artikel 35 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes trifft auf Anforderung des betroffenen Landes der Bundesminister der Verteidigung oder im Vertretungsfall das zu seiner Vertretung berechtigte Mitglied der Bundesregierung im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern. Ist sofortiges Handeln geboten, ist das Bundesministerium des Innern unverzüglich zu unterrichten.

(3) Die Entscheidung über einen Einsatz nach Artikel 35 Abs. 3 des Grundgesetzes trifft die Bundesregierung im Benehmen mit den betroffenen Ländern. Ist eine rechtzeitige Entscheidung der Bundesregierung nicht möglich, so entscheidet der Bundesminister der Verteidigung oder im Vertretungsfall das zu seiner Vertretung berechtigte Mitglied der Bundesregierung im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern. Die Entscheidung der Bundesregierung ist unverzüglich herbeizuführen. Ist sofortiges Handeln geboten, sind die betroffenen Länder und das Bundesministerium des Innern unverzüglich zu unterrichten.

(4) Das Nähere wird zwischen Bund und Ländern geregelt. Die Unterstützung durch die Streitkräfte richtet sich nach den Vorschriften dieses Gesetzes.

§ 14

Einsatzmaßnahmen, Anordnungsbefugnis

(1) Zur Verhinderung des Eintritts eines besonders schweren Unglücksfalles dürfen die Streitkräfte im Luftraum Luftfahrzeuge abdrängen, zur Landung zwingen, den Einsatz von Waffengewalt androhen oder Warnschüsse abgeben.

(2) Von mehreren möglichen Maßnahmen ist diejenige auszuwählen, die den Einzelnen und die Allgemeinheit voraussichtlich am wenigsten beeinträchtigt. Die Maßnahme darf nur so lange und so weit durchgeführt werden, wie ihr Zweck es erfordert. Sie darf nicht zu einem Nachteil führen, der zu dem erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht.

(3) Die unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt ist nur zulässig, wenn nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll, und sie das einzige Mittel zur Abwehr dieser gegenwärtigen Gefahr ist.

(4) Die Maßnahme nach Absatz 3 kann nur der Bundesminister der Verteidigung oder im Vertretungsfall das zu seiner Vertretung berechtigte Mitglied der Bundesregierung anordnen. Im Übrigen kann der Bundesminister der Verteidigung den Inspekteur der Luftwaffe generell ermächtigen, Maßnahmen nach Absatz 1 anzuordnen.

§ 15

Sonstige Maßnahmen

(1) Die Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 und 3 dürfen erst nach Überprüfung sowie erfolglosen Versuchen zur Warnung und Umleitung getroffen werden. Zu diesem Zweck können die Streitkräfte auf Ersuchen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle im Luftraum Luftfahrzeuge überprüfen, umleiten oder warnen. Ein generelles Ersuchen ist zulässig. Die Voraussetzungen für ein Tätigwerden werden in diesem Fall durch vorherige Vereinbarung festgelegt.

(2) Der Bundesminister der Verteidigung kann den Inspekteur der Luftwaffe generell ermächtigen, Maßnahmen

nach Absatz 1 anzuordnen. Der Inspekteur der Luftwaffe hat den Bundesminister der Verteidigung unverzüglich über Situationen zu informieren, die zu Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 und 3 führen könnten.

(3) Die sonstigen Vorschriften und Grundsätze der Amtshilfe bleiben unberührt.

§ 16

Schadensausgleich

Wegen des Ausgleichs von Schäden, die durch den Einsatz der Streitkräfte entstanden sind, sind die §§ 51 bis 56 des Bundesgrenzschutzgesetzes entsprechend anzuwenden. Weitergehende Schadensersatz- oder Entschädigungsansprüche bleiben unberührt.

Abschnitt 4
Zuständigkeit und Verfahren

§ 17

Zuständigkeiten

(1) Die örtliche Zuständigkeit der Luftsicherheitsbehörden für die Aufgaben nach § 2 erstreckt sich auf das Flugplatzgelände. Die Maßnahmen nach § 5 Abs. 3 und 4 und die Überprüfungen der Verfahren zum sicheren Umgang der Unternehmen mit Fracht, Post und Versorgungsgütern kann die Luftsicherheitsbehörde auch außerhalb des Flugplatzgeländes vornehmen.

(2) Die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach diesem Gesetz und nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) werden von den Ländern im Auftrage des Bundes ausgeführt, soweit in Absatz 3 und 4 nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Zulassung von Luftsicherheitsplänen gemäß § 9 wird durch das Luftfahrtbundesamt in bundeseigener Verwaltung ausgeführt. Im Übrigen können die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden nach diesem Gesetz in bundeseigener Verwaltung ausgeführt werden, wenn dies zur Gewährleistung der bundeseinheitlichen Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen erforderlich ist. In den Fällen des Satzes 2 werden die Aufgaben von der vom Bundesministerium des Innern bestimmten Bundesbehörde wahrgenommen; das Bundesministerium des Innern macht die Übernahme von Aufgaben sowie die zuständigen Bundesbehörden im Bundesanzeiger bekannt.

(4) Die Wahrnehmung der Bundesaufsicht gemäß Absatz 2 erfolgt durch das Bundesministerium des Innern. Maßnahmen, die sich auf betriebliche Belange des Flugplatzbetreibers oder des Luftfahrtunternehmens auswirken, werden vom Bundesministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angeordnet.

§ 18

Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium des Innern regelt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7, insbesondere

1. die Frist für eine Wiederholung der Überprüfung sowie
2. die Einzelheiten der Erhebung und Verwendung personenbezogener Daten.

(2) Das Bundesministerium des Innern erlässt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes oder der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) notwendige Rechtsverordnung über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen, insbesondere die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen sowie deren Reisegepäck oder deren Überprüfung in sonstiger geeigneter Weise einschließlich des bewaffneten Schutzes der Kontrollstellen, die Bestreifung der Sicherheitsbereiche gemäß dem Rahmenplan Luftsicherheit und bewaffnete Standposten bei gefährdeten Luftfahrzeugen. Die Rechtsverordnung bestimmt die gebührenpflichtigen Tatbestände und kann dafür feste Sätze oder Rahmensätze vorsehen. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird; bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden. In der Rechtsverordnung können die Kostenbefreiung, die Kostengläubigerschaft, die Kostenschuldnerschaft, der Umfang der zu erstattenden Auslagen und die Kostenerhebung abweichend von den Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes geregelt werden. Sie kann eine Auskunftspflicht der Kostenschuldner über die Zahl der betroffenen Fluggäste sowie über Art und Umfang der beförderten Gegenstände enthalten; Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person in Luftfahrtdateien gespeicherten personenbezogenen Daten sind unentgeltlich.

Abschnitt 5
Bußgeld- und Strafvorschriften

§ 19

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 7 Abs. 5 Satz 3 nicht wahrheitsgemäße Angaben macht,
2. entgegen § 8 Abs. 1 Satz 2 oder § 9 Abs. 1 Satz 2 den Luftsicherheitsplan zur Zulassung nicht rechtzeitig vorlegt,
3. entgegen § 8 Abs. 1 Satz 5 oder § 9 Abs. 1 Satz 5 die im zugelassenen Luftsicherheitsplan dargestellten Sicherungsmaßnahmen nicht durchführt,
4. entgegen § 10 Satz 2 bis 4 den Ausweis in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen nicht offen sichtbar trägt, ihn einem Dritten überlässt, ihn der Ausgabestelle nicht oder nicht rechtzeitig zurückgibt oder der Ausga-

bestelle den Verlust des Ausweises nicht oder nicht rechtzeitig anzeigt,

5. entgegen § 10 Satz 5 sich oder einem Dritten unberechtigten Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen verschafft oder
6. einer vollziehbaren Auflage nach § 11 Abs. 2 Satz 2, § 8 Abs. 2, § 8 Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder § 9 Abs. 1 Satz 3 oder 4 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1 bis 5 kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, die Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 6 mit einer Geldbuße bis zu fünfundzwanzigtausend Euro geahndet werden. Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Luftsicherheitsbehörde.

§ 20

Strafvorschriften

(1) Wer entgegen § 11 Abs. 1 die dort bezeichneten Gegenstände in Luftfahrzeugen oder in nicht allgemein zugänglichen Bereichen auf Flugplätzen im Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.

§ 21

Bußgeld- und Strafvorschriften zu § 12

(1) Ordnungswidrig handelt, wer entgegen § 12 Abs. 4 als an Bord befindliche Person den Anordnungen des Luftfahrzeugführers oder seiner Beauftragten nicht Folge leistet. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünfundzwanzigtausend Euro geahndet werden.

(2) Wer eine in Absatz 1 bezeichnete Handlung begeht und dabei mit Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt Widerstand leistet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(3) In besonders schweren Fällen des Absatzes 2 ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren. Ein besonders schwerer Fall liegt in der Regel vor, wenn

1. der Täter oder ein anderer Beteiligter eine Waffe bei sich führt, um diese bei der Tat zu verwenden, oder
2. der Täter durch eine Gewalttätigkeit den Angegriffenen in die Gefahr des Todes oder einer schweren Gesundheitsbeschädigung bringt.

Abschnitt 6
Schlussbestimmung

§ 22

Grundrechtseinschränkungen

Die Grundrechte auf Leben, körperliche Unversehrtheit und Freiheit der Person (Artikel 2 Abs. 2 Satz 1 und 2 des Grundgesetzes) und das Grundrecht des Postgeheimnisses (Artikel 10 Abs. 1 des Grundgesetzes) werden nach Maßgabe dieses Gesetzes eingeschränkt.

Artikel 2

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3355), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 werden folgende Wörter angefügt:

   „und keine Zweifel an der Zuverlässigkeit des Bewerbers nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen,“.

2. § 19b wird aufgehoben.
3. § 20a wird aufgehoben.
4. In § 20b Satz 3 wird die Angabe „§ 20a Abs. 2“ durch die Angabe „§ 9 Abs. 2 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.
5. § 27 Abs. 4 wird wie folgt gefasst:

   „(4) § 11 Abs. 1 und 2 des Luftsicherheitsgesetzes bleibt unberührt.“

6. § 27c wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 2 Nr. 1a werden nach dem Wort „Flugplätzen,“ die Wörter „einschließlich der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum“ eingefügt.
   b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

      „(4) § 15 des Luftsicherheitsgesetzes bleibt unberührt.“

7. § 29 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 1 Satz 1 wird vor dem Wort „Gefahren“ das Wort „betriebsbedingte“ eingefügt.
   b) Absatz 3 wird aufgehoben.
8. § 29c wird aufgehoben.
9. § 29d wird aufgehoben.
10. § 31 Abs. 2 Nr. 19 wird aufgehoben.
11. § 32 Abs. 1 Nr. 13 Satz 7, Abs. 2a und 2b wird aufgehoben.
12. § 58 wird wie folgt geändert:
    a) In Absatz 1 werden die Nummern 4a bis 4e aufgehoben.
    b) In Absatz 1 Nr. 11 werden nach der Angabe „27 Abs. 1 oder 2“ die Angabe „oder Abs. 4 Satz 2“ und nach der Angabe „24 Abs. 1,“ die Angabe „einer Zulassung nach § 19b Abs. 1 Satz 3 oder 4 oder 20a Abs. 1 Satz 3 oder 4“ gestrichen.
    c) In Absatz 2 werden die Angaben „4c bis 4f“ und „bis 4b“ gestrichen.
13. § 60 Abs. 1 Nr. 8 wird aufgehoben.
14. § 69 wird aufgehoben.

Artikel 3

Änderung des Bundesgrenzschutzgesetzes

Das Bundesgrenzschutzgesetz vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978, 2979), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 9. Januar 2002 (BGBl. I S. 361, 365), wird wie folgt geändert:

1. § 4 (Luftsicherheit) wird wie folgt gefasst:

   „Dem Bundesgrenzschutz obliegt der Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs gemäß § 5 des Luftsicherheitsgesetzes, soweit diese Aufgaben nach § 17 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes in bundeseigener Verwaltung ausgeführt werden.“

2. In § 4a Satz 2 wird die Angabe „§ 29 Abs. 3 Satz 1 LuftVG“ durch die Angabe „§ 12 Abs. 1 Satz 1 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

3. In § 14 Abs. 3 Satz 3 wird die Angabe „§§ 29c und 29d des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Angabe „§ 5 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

4. In § 62 Abs. 4 Satz 2 wird die Angabe „§ 19 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2. Halbsatz“ durch die Angabe „§ 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 1. Halbsatz des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über das Ausländerzentralregister

Das Gesetz über das Ausländerzentralregister vom 2. September 1994 (BGBl. I S. 2265), zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 4 des Gesetzes vom 22. August 2002 (BGBl. I 3390), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden in der Angabe zu § 15 die Wörter „Luftfahrtbehörden der Länder im Sinne des § 29d des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „Luftsicherheitsbehörden der Länder im Sinne des § 7 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

2. In § 15 werden in der Überschrift und in Absatz 1 Satz 3 jeweils die Wörter „Luftfahrtbehörden der Länder im Sinne des § 29d des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „Luftsicherheitsbehörden der Länder im Sinne des § 7 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der AZRG-Durchführungsverordnung

Die AZRG-Durchführungsverordnung vom 17. Mai 1995 (BGBl. I S. 695), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. August 2002 (BGBl. I S. 3390), wird wie folgt geändert:

1. In § 8 Abs. 3 Satz 3 Nr. 21 werden die Wörter „§ 29d des Luftverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „§ 7 des Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

2. In der Anlage wird im Abschnitt I, in den laufenden Nummern 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 24a, jeweils in Spalte D die Wörter „Luftfahrtbehörden der Länder im Sinne des § 29d des Luftverkehrsgesetzes“ jeweils durch die Wörter „Luftsicherheitsbehörden der Länder im Sinne des § 7 Luftsicherheitsgesetzes“ ersetzt.

Artikel 6

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 5 beruhenden Teile der AZRG-Durchführungsverordnung können auf Grund der Ermächtigung des Gesetzes über das Ausländerzentralregister vom 2. September 1994 (BGBl. I S. 2265) durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die terroristischen Anschläge vom 11. September 2001 in den USA haben zu einer Änderung der Beurteilung der Sicherheitslage im Luftraum geführt. Unglücksfälle, die von Flugzeugen ausgehen, können politisch motiviert sein, aber auch von Kriminellen ohne politische Absichten oder geistig verwirrten Einzeltätern verursacht werden. Exemplarisch sei insoweit die Entführung eines Motorseglers am 5. Januar 2003 in Frankfurt/Main genannt.

Diese Beispiele machen deutlich, dass es zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich ist, klare Zuständigkeiten bei Bund und Ländern zu schaffen. Diesem Zweck dient der vorliegende Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben. Er soll schnelle und effiziente Informations- und Entscheidungsstrukturen schaffen und so die Sicherheit vor äußeren Angriffen auf den Luftverkehr erhöhen.

Zu diesem Zweck werden die bisher im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zersplitterten und mit fremden Regelungsmaterien verbundenen Bestimmungen zur Abwehr äußerer Gefahren für die Luftsicherheit zusammengefasst und die Unterstützung der Polizei durch die Streitkräfte im Luftraum sowie die Amtshilfe zugunsten der Flugsicherung ausdrücklich geregelt. Bei dieser Gelegenheit werden auch Anpassungen vorgenommen, welche die komplizierten Zuständigkeitsabgrenzungen begradigen und die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 (Abl. EG Nr. L 355 S. 1) zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt berücksichtigen (Europäische Luftsicherheitsverordnung).

Auf europäischer Ebene wurde damit ein dynamischer Prozess begonnen, in dessen Folge der Ausschuss nach Artikel 9 der Verordnung in den nächsten Jahren kontinuierlich Durchführungsbestimmungen erlassen wird, die teilweise eine Anpassung nationaler Luftsicherheitsvorschriften nach sich ziehen müssen. Ein gesondertes Luftsicherheitsgesetz, das sich nur mit „Security“ befasst, erleichtert diese Anpassungen und vereinfacht den Anwendern den Überblick über die einschlägigen Regelungen. Auch in anderen europäischen Staaten sind die Regelungen zu „Security“ und „Safety“ in der Zivilluftfahrt getrennt.

Soweit die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen der Länder nicht über die personelle und technische Ausstattung zum Handeln verfügen, kommt im Rahmen der Gefahrenabwehr eine Hilfeleistung durch die Bundeswehr in Betracht. Die Vorschriften enthalten eng gefasste Sonderregelungen für Maßnahmen der Streitkräfte als ultima ratio allein für die Fälle, in denen die Polizeibehörden der Länder nicht in der Lage sind, Gefahren aus dem Luftraum wirksam zu begegnen. Der vorliegende Entwurf regelt die Voraussetzungen und Entscheidungszuständigkeiten zwischen den beteiligten staatlichen Stellen sowie Fälle der Amtshilfe der Streitkräfte zugunsten der für die Flugsicherung zuständigen Stelle.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zur Regelung von Maßnahmen der Streitkräfteeinsätze auf der Grundlage des Artikels 35 Abs. 2 Satz 2 oder Abs. 3 Satz 1 GG ergibt sich aus Artikel 73 Nr. 1 GG, der dem Bund die ausschließliche Regelungskompetenz insbesondere auch für die Verwendung der Streitkräfte in einem besonders schweren Unglücksfall zuweist. Im Übrigen ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 73 Nr. 6 GG (Luftverkehr), welcher auch die polizeiliche Sicherheit des Luftverkehrs umfasst, sowie aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Straf- und Bußgeldtatbestände). Eine bundesgesetzliche Regelung hierzu ist zur Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich (Artikiel 72 Abs. 2 GG). Die Straf- und Bußgeldvorschriften stehen in einem engen sachlichen Zusammenhang mit den ausschließlich dem Bund zugewiesenen Regelungsmaterien. Die Bewehrung von Verstößen kann in sachgerechter Weise nur einheitlich erfolgen. Eine Regelung dieser Materien durch den jeweiligen Landesgesetzgeber würde eine Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen darstellen, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann.

Eine Straffung der behördlichen Kompetenzen auf den Flughäfen ist insbesondere durch die Zusammenfassung der Aufsichtspflichten über die Eigensicherungsmaßnahmen der Flughafenbetreiber und der Luftfahrtunternehmen zu erreichen. Dazu wird in Artikel 1 § 17 Abs. 3 die Möglichkeit geschaffen, alle von den Ländern in Bundesauftragsverwaltung durchgeführten Aufgaben in bundeseigene Verwaltung zu übernehmen, wenn dies zur Gewährleistung einer bundeseinheitlichen Durchführung erforderlich ist.

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Soweit Zuständigkeiten vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf das Bundesministerium des Innern übergehen, hat dies für den Bundeshaushalt keine Auswirkungen, da kein zusätzlicher Personalbedarf entsteht.

Insgesamt dürften sich für die öffentlichen Haushalte sogar Einsparungen ergeben, die aus der verbesserten Sicherheitslage im Luftverkehr resultieren und mit der ungestörten Volkswirtschaft in Zusammenhang stehen.

Die Durchführung von Personalkontrollen wird bei den Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen zu finanziellem Mehraufwand führen, der jedoch unvermeidlich ist, weil die EU-Luftsicherheitsverordnung die Personalkontrollen zwingend vorschreibt. Würden staatliche Stellen die Personalkontrollen durchführen, müsste von den Flugplatzbetreibern und Luftfahrtunternehmen eine Sonderabgabe erhoben werden, da in Anbetracht der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte eine Refinanzierung unabdingbar wäre.

Nennenswerte Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Die Flugpreise könnten sich geringfügig erhöhen, wenn Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen die ihnen für die Durchführung von Personalkontrollen entstehenden Kosten auf die Flugtickets umlegen. In

Anbetracht des erheblichen Konkurrenz- und Wettbewerbsdrucks im Bereich des Luftverkehrs bleibt jedoch abzuwarten, ob sich überhaupt Auswirkungen auf die Flugpreise ergeben.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG))

Artikel 1 fasst die Vorschriften, die sich mit Sicherheitsaufgaben zur Abwehr von Angriffen auf den Luftverkehr im Bereich der zivilen Luftfahrt (security) befassen, in einem Gesetz zusammen. Damit erleichtert man dem Außenstehenden einen Überblick über die Materie, die sich bisher verstreut im LuftVG befindet. Die bisher im LuftVG enthaltenen Luftsicherheitsvorschriften sind überdies an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 anzupassen. Auch dem trägt Artikel 1 Rechnung.

Zu Abschnitt 1 (Allgemeines)

Zu § 1 (Zweck)

§ 1 regelt den Zweck des Luftsicherheitsgesetzes. Zielrichtung der gesetzlichen Regelungen ist der Schutz vor Angriffen auf die zivile Luftfahrt. Als Beispiele werden insoweit insbesondere Flugzeugentführungen, Sabotageakte und terroristische Angriffe genannt, die durch die nachfolgenden Vorschriften verhindert werden sollen.

Zu § 2 (Aufgaben)

Die Vorschrift ist die grundlegende Bestimmung, welche die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde zuweist.

Zu Abschnitt 2 (Sicherheitsmaßnahmen)

Der Abschnitt regelt den Katalog der Befugnisse, die den Luftsicherheitsbehörden zur Abwehr von äußeren Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs zur Verfügung stehen. Bislang waren für diese Maßnahmen die Luftfahrtbehörden zuständig. Aufgrund der Überführung der „Security"-Vorschriften in ein eigenes Gesetz ist zur Klarstellung eine Änderung der Bezeichnung der Behörden, die diese Aufgaben durchzuführen haben, geboten (Luftsicherheitsbehörden). Diese Änderung der Behördenbezeichnung schließt aber nicht aus, dass die Aufgaben zukünftig von den gleichen Dienststellen wahrgenommen werden. Die Regelung der Zuständigkeitsverteilungen obliegt der Organisationshoheit von Bund und Ländern (vgl. im Einzelnen Begründung zu § 17 Abs. 2).

Zu § 3 (Allgemeine Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde)

§ 3 legt fest, dass die Luftsicherheitsbehörden die zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs erforderlichen Maßnahmen zu treffen haben. Der Verweis auf § 5 ist nicht abschließend, sondern lässt auch weitere Maßnahmen zu, die im Einzelfall zur Abwehr von Angriffen notwendig werden können.

Zu § 4 (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit)

Die Bestimmung entspricht § 14 BGSG und – redaktionell angepasst – § 2 MEPolG. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hat Verfassungsrang und verpflichtet die gesetzesvollziehenden Behörden, von verschiedenen möglichen Maßnahmen nur diejenige zu ergreifen, die geeignet, erforderlich und verhältnismäßig ist.

Absatz 1 enthält den Grundsatz, dass von den rechtlich und tatsächlich möglichen Maßnahmen diejenige zu ergreifen ist, die mit dem geringsten Eingriff verbunden ist.

Absatz 2 enthält den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne. Die zur Gefahrenabwehr mögliche, geeignete und mildeste Maßnahme darf nicht zu einem Nachteil für den Einzelnen oder die Allgemeinheit führen, der zu dem erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht.

Absatz 3 beinhaltet das Verbot des zeitlichen Übermaßes. Eine Maßnahme ist zu beenden, wenn ihr Zweck erreicht ist oder feststeht, dass er nicht oder nicht mehr erreichbar ist.

Zu § 5 (Besondere Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde)

Absatz 1 enthält die Regelung der Standardmaßnahmen der Luftsicherheitsbehörde.

Absatz 2 regelt den Platzverweis von Personen. Sämtliche Personen, die beim Zugang zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen des Flughafens durchsucht werden können – also neben Fluggästen auch Mitarbeiter der Flugplatzbetreiber, der Luftfahrtunternehmen und anderer am Flughafen tätiger Unternehmen und sonstige Personen (vgl. die Begründung zu § 8 Abs. 1 Nr. 5) – können am Betreten dieser Bereiche gehindert oder aus diesen Bereichen verwiesen werden.

Absatz 3 betrifft die Kontrollen der nicht von Personen mitgeführten Gegenstände. Die Luftsicherheitsbehörden haben diese Gegenstände nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Kontrollen zu unterziehen.

Die Einzelbefugnisse der Absätze 2 und 3 überschneiden sich teilweise mit den Sicherungsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber (§ 8) und der Luftfahrtunternehmen (§ 9). Sofern diese Maßnahmen nicht als hoheitliche Maßnahmen durch die Luftsicherheitsbehörde oder in ihrem Auftrag durchgeführt werden, wie die Kontrollen der Fluggäste, ihrer mitgeführten Gegenstände und des aufgegebenen Gepäcks, sollen diese Maßnahmen in erster Linie als Eigensicherungsmaßnahmen durchgeführt werden. Die Befugnisse der Luftsicherheitsbehörde dienen dann nur als Ergänzung. Nicht allgemein zugängliche Bereiche sind Bereiche innerhalb der Einfriedung eines Flugplatzes, in dem ein Anschlag insbesondere auf Luftfahrzeuge mittelbar vorbereitet und/oder ausgeübt werden kann. Davon zu unterscheiden sind „sicherheitsempfindliche Bereiche", die immer zugleich auch nicht allgemein zugängliche Bereiche sind. Sicherheitsempfindliche Bereiche sind Bereiche, in denen unmittelbar ein Anschlag insbesondere auf Luftfahrzeuge vorbereitet und/oder ausgeübt werden kann. Die nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereiche sind im Luftsicherheitsplan des jeweiligen Flugplatzes und des Luftfahrtunternehmens auszuweisen.

Absatz 4 trägt dem Umstand Rechnung, dass es bei bestimmten Gefahrensituationen notwendig werden kann, die Sicherheitsmaßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 in den Betriebs- und Geschäftsräumen der Unternehmen durchzuführen. Zusätzlich zu den Befugnissen nach den Absätzen 1 und 2 muss daher ein verfassungskonform ausgestaltetes

Recht zum Betreten dieser Räume normiert werden. Der Sachzweck verlangt keine Durchsuchung; eine derartige Befugnis ist in Absatz 4 nicht vorgesehen.

Absatz 5 eröffnet die Möglichkeit, die Luftsicherheitskontrollen durch Beliehene wahrnehmen zu lassen, die dann unter Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde tätig sind.

Absatz 6 stellt klar, dass die Befugnisse der allgemeinen Gefahrenabwehrbehörden unberührt bleiben.

Zu § 6 (Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten)

Die Schaffung bereichsspezifischer Datenschutzvorschriften im Luftsicherheitsgesetz ist nur insoweit erforderlich, als der Umgang mit personenbezogenen Daten gegenüber dem Datenverkehr, wie er bei den Luftsicherheitsbehörden bereits in Erfüllung ihrer bisherigen Aufgaben anfällt, in regelungsbedürftiger Weise abweicht. Dies ist für den überwiegenden Bereich der Tätigkeit der Luftsicherheitsbehörden nicht der Fall. Bereichsspezifische Besonderheiten existieren allerdings hinsichtlich des Umgangs mit den Daten aus der Zuverlässigkeitsüberprüfung. Für diese trifft § 7 angepasste Regelungen.

§ 6 regelt demgegenüber die allgemeinen Befugnisse der Luftsicherheitsbehörden zur Datenverarbeitung. Absatz 1 nimmt dabei – deklaratorisch – auf bereits existierende aufgabenbezogene Befugnisnormen für die Luftsicherheitsbehörden Bezug. Im Fall einer Übertragung der Aufgaben der Luftsicherheitsbehörde auf den BGS (Artikel 1 § 17 Abs. 3 Satz 2 i. V. m. Artikel 3 Nr. 1) sind dies z. B. die Vorschriften des BGSG über die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten (vgl. insbesondere §§ 21, 29, 32, 33, 35 BGSG). Diese enthalten die Befugnisnormen ebenso wie die Betroffenenrechte, etwa in Form der Berichtigungs-, Löschungs- und Auskunftspflichten der Behörden.

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen dem bisherigen § 69 LuftVG. Bei erfolgten oder drohenden Angriffen auf die Luftsicherheit müssen die zuständigen Behörden grenzübergreifend schnell handeln. Hierzu zählt auch die Übermittlung personenbezogener Daten (Passagierlisten, Daten der Besatzungsmitglieder). Bei einer Übermittlung ins Ausland sind grundsätzlich die Interessen der Betroffenen gegen das öffentliche Interesse an der Übermittlung abzuwägen, allerdings kann in Ausnahmekonstellationen eine Abwägung unter Berücksichtigung des Datenschutzniveaus bei der empfangenden Stelle zurückstehen. Eine solche Fallkonstellation beschreibt Absatz 2. Dies ist sachgerecht, weil insbesondere bei erfolgten oder drohenden terroristischen Angriffen unmittelbares Handeln geboten ist und bereits die Feststellung des jeweiligen ausländischen Datenschutzniveaus als Grundlage für eine Abwägung tatsächlich nicht möglich ist. Eine dennoch getroffene gesetzliche Anordnung würde ins Leere laufen. Der Verzicht auf eine besondere gesetzliche Anordnung der Abwägung unter Berücksichtigung des Datenschutzniveaus bei der empfangenden Stelle führt nicht dazu, dass evtl. entgegenstehende Interessen der Betroffenen außer Betracht bleiben, sie sind vielmehr nach § 4 zu berücksichtigen.

Die Regelung steht nicht im Widerspruch zu den Anforderungen der EG-Datenschutzrichtlinie 46/95/EG. Tätigkeiten betreffend die öffentliche Sicherheit, die Landesverteidigung und die Sicherheit des Staates unterfallen ausdrücklich nicht deren Anwendungsbereich (Artikel 3 Abs. 2 Richtlinie 95/46/EG). Im Übrigen entspricht Absatz 2 dem in Umsetzung des Artikels 26 Abs. 1 Buchstabe d der Richtlinie in das Bundesdatenschutzgesetz aufgenommenen Ausnahmetatbestand des § 4c Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BDSG, der zur Wahrnehmung eines wichtigen öffentlichen Interesses eine Übermittlung an ausländische Stellen auch dann zulässt, wenn bei ihnen ein angemessenes Datenschutzniveau nicht gewährleistet ist.

Zu § 7 (Zuverlässigkeitsüberprüfungen)

Die Vorschrift ersetzt die bisherige Regelung des § 29d LuftVG zur Zuverlässigkeitsüberprüfung. Um bestehende Sicherheitslücken zu schließen, sieht diese Vorschrift Änderungen vor, die eine umfassendere und effektivere Durchführung der Überprüfungen ermöglichen sollen. Zugleich enthält diese Vorschrift der allgemeinen Regelung in § 6 vorgehende, besondere Bestimmungen über die Erhebung und Verwendung personenbezogener Daten zu Zwecken der Zuverlässigkeitsüberprüfung. Sie werden hinsichtlich der Einzelheiten der Erhebung und Verwendung durch die Verordnung nach § 18 Abs. 1 ergänzt.

Das Zusammenspiel mit der allgemeinen Vorschrift in § 6 ist zu beachten. Soweit die besonderen Erhebungs- und Verwendungsbestimmungen dieser Vorschrift keine abweichenden Regelungen enthalten, müssen die Luftsicherheitsbehörden ihren sich aus den in § 6 in Bezug genommenen Vorschriften ergebenden Verpflichtungen nachkommen. So ergibt sich die Verpflichtung zur Berichtigung unrichtiger Daten ebenso wie die Verpflichtung zur Auskunftserteilung für die im Rahmen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung erhobenen und verarbeiteten Daten bereits aus den allgemeinen Vorschriften.

Absatz 1 regelt den Kreis der Personen, für die eine Zuverlässigkeitsüberprüfung durchzuführen ist. Satz 1 Nummer 1 erfasst alle Personen, die aus beruflichen Gründen Zutritt zu den Sicherheitsbereichen der Flughäfen erhalten, sofern er nicht nur gelegentlich erfolgt. In Anlehnung an § 10 Abs. 2 der Luftverkehrs-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung ist der Begriff „nicht nur gelegentlich“ dahin gehend zu verstehen, dass der Zugang häufiger als einmal pro Monat gewährt wird.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 gilt u. a. auch für Praktikanten und Personen, die im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen eine berufliche Tätigkeit auf Flugplätzen ausüben. Nummer 2 gilt für Arbeitnehmer, deren Arbeitsstätten zwar in der Regel außerhalb der Sicherheitsbereiche der Flugplätze liegen, die aber aufgrund der Art ihrer Tätigkeit dennoch die Möglichkeit haben, die Luftsicherheit nachhaltig zu beeinträchtigen. Bei diesen Personen muss die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung auch dann erfolgen, wenn ihnen kein Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Flugplätzen gewährt werden soll. Die genannten „Versorgungsunternehmen“ sind insbesondere die Catering-Firmen, also Betriebe, die Essen und Getränke für die Fluggäste an Bord zuliefern. Von Nummer 2 erfasst sind auch Sicherheitsbeauftragte nach der EU-Luftsicherheitsverordnung, die in Fracht- und Cateringbereichen die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen überwachen sollen.

Nummer 3 knüpft an die bisherige Regelung in § 29d Abs. 1 Nr. 3 LuftVG an.

Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 dehnt die Zuverlässigkeitsüberprüfung auf Luftfahrer im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 LuftVG sowie auf Flugschüler aus. Damit soll ein besserer Schutz auch auf Kleinflughäfen und der allgemeinen Luftfahrt gewährleistet werden. Nummer 5 erstreckt die Zuverlässigkeitsüberprüfung auf Mitglieder flughafenansässiger Vereine, Schülerpraktikanten und Sportflieger (d. h. Personen, die keine Luftfahrererlaubnis nach § 4 LuftVG benötigen), die nicht nur gelegentlich Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Flugplätzen haben. Obwohl diese Personen nicht beruflich auf den Flugplätzen tätig sind, haben sie in gleicher Weise wie die in beruflichem Zusammenhang tätigen Personen die Möglichkeit, Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs zu nehmen.

Absatz 2 Satz 1 sieht im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage vor, dass der Betroffene und nicht der Arbeitgeber Antragsteller für die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung ist. Damit werden elementare Mitwirkungsrechte des Betroffenen gesetzlich verankert. Satz 2 dient der Transparenz des Verfahrens der Zuverlässigkeitsüberprüfung. Die Vorschrift lehnt sich an § 4 Abs. 3 Satz 1 BDSG an. Der Betroffene ist bei Antragstellung (z. B. durch entsprechende Hinweise in dem von ihm auszufüllenden Formular) darüber aufzuklären, welche Behörde als Luftsicherheitsbehörde die Zuverlässigkeitsüberprüfung vornimmt, zu welchen Zwecken seine Daten verwendet werden, welche Stellen an der Überprüfung beteiligt sind und wer über das Ergebnis der Überprüfung unterrichtet wird.

Absatz 3 legt fest, bei welchen Stellen im Rahmen der Zuverlässigkeitsüberprüfung Informationen eingeholt werden dürfen. Neu ist die in Satz 1 Nr. 4 enthaltene Befugnis, bei ausländischen Personen unmittelbar Auskünfte aus dem Ausländerzentralregister einzuholen, sowie die in diesen Fällen vorgesehene Möglichkeit der Anfrage an die Ausländerbehörden. Damit werden auch etwaige nur bei den Ausländerbehörden vorhandene Informationen, die nicht im AZR gespeichert sind, für die Sicherheitsüberprüfung zugänglich gemacht. Satz 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass insbesondere bei ausländischen Arbeitnehmern, die sich erst seit wenigen Jahren im Bundesgebiet aufhalten, nicht selten eine ausreichende Grundlage für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der Betroffenen fehlt. Alleine aufgrund des Fehlens von Eintragungen im Bundes- oder Ausländerzentralregister, fehlender Erkenntnisse der Sicherheits- und Ausländerbehörden kann in diesen Fällen keine belastbare Entscheidung über die Zuverlässigkeit des Betroffenen ergehen. Unter Berücksichtigung der besonderen Gefährdung des Luftverkehrs durch terroristische Angriffe ist es erforderlich, vom Betroffenen eine zumutbare Mitwirkung an der Überprüfung zu fordern. In Betracht kommt beispielsweise die Vorlage von Dokumenten zu früheren Tätigkeiten im Ausland, von Zeugnissen ausländischer Sicherheitsbehörden sowie von Unterlagen, die geeignet sind, die Identität des Betroffenen zu belegen oder glaubhaft zu machen. Die Einzelheiten werden durch die Verordnung nach § 18 Abs. 1 geregelt.

Absatz 4 ersetzt die bisherige Regelung des § 29d Abs. 3 LuftVG und regelt die Voraussetzungen der Befugnis zu Anfragen an die Strafverfolgungsbehörden klarer als bisher. Derartige Anfragen sind demnach z. B. zulässig, wenn die polizeilichen Auskünfte über ein gegen den Betroffenen gerichtetes Ermittlungs- oder Strafverfahren noch keine abschließende Entscheidung über die Bewertung der Zuverlässigkeit des Betroffenen ermöglichen und die Luftsicherheitsbehörden hierzu nähere Auskünfte der Strafverfolgungsbehörden (Staatsanwaltschaften, Finanzämter für Fahndung und Strafsachen, Hauptzollämter, Strafgerichte) benötigen.

Absatz 5 regelt die Durchführung der Gewährung rechtlichen Gehörs und ersetzt den bisherigen § 29d Abs. 4 LuftVG. Geheimhaltungspflichten der beteiligten Stellen sind zu beachten. Da nicht nur die von den Sicherheitsbehörden, sondern auch die von Strafverfolgungsbehörden übermittelten Erkenntnisse Geheimhaltungspflichten unterliegen können, erstreckt Satz 2 die vorherige Anhörungspflicht auch auf die Strafverfolgungsbehörden, deren ausdrückliches Einvernehmen mit der Bekanntgabe der Erkenntnisse an den Betroffenen einzuholen ist. Satz 3 begründet eine Verpflichtung des Betroffenen zu wahrheitsgemäßen Angaben. Die Norm sieht jedoch von weitergehenden Mitteilungspflichten des Betroffenen nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung ab; diese wären letztlich nicht praktikabel, da für den Betroffenen kaum abzuschätzen ist, welche neu hervorgetretenen privaten Umstände ein mitteilungspflichtiges Zuverlässigkeitsrisiko begründen könnten. Die in Absatz 9 vorgesehene Nachberichtspflicht der Sicherheitsbehörden erscheint insoweit ausreichend.

Absatz 6 regelt die Konsequenzen einer unterbliebenen oder mit Beanstandungen durchgeführten Überprüfung. Die Luftsicherheitsbehörde erteilt dem Betroffenen einen Bescheid, der im Fall einer ablehnenden Entscheidung zu begründen ist. Gegen einen ablehnenden Bescheid (belastender Verwaltungsakt) ist der Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten eröffnet.

Absatz 7 ersetzt die bisherige Regelung des § 29d Abs. 5 LuftVG. Die Luftsicherheitsbehörde darf die übermittelten personenbezogenen Daten ausschließlich für die ihr obliegende Aufgabe der Zuverlässigkeitsüberprüfung nutzen. Zur Klarstellung wurde in Satz 1 aufgenommen, dass sich die Verarbeitungs- und Nutzungsbefugnis auch auf Erkenntnisse erstreckt, welche den Luftsicherheitsbehörden von Strafverfolgungsbehörden übermittelt worden sind.

Absatz 8 sieht eine wechselseitige Unterrichtungspflicht der Luftsicherheitsbehörden über die Ergebnisse von Zuverlässigkeitsüberprüfungen vor, soweit diese im Einzelfall erforderlich ist, z. B. weil der Betroffene seinen Tätigkeitsbereich in ein anderes Bundesland verlegt. Nach der Zuständigkeitsregelung in § 17 Abs. 2 führen grundsätzlich die Länder die Zuverlässigkeitsüberprüfungen in Bundesauftragsverwaltung durch. Die wechselseitige Unterrichtungspflicht dient der Vermeidung mehrfacher Sicherheitsüberprüfungen in verschiedenen Bundesländern. Die in Absatz 7 Satz 1 geregelte Zweckbindung hinsichtlich der erhobenen Daten gilt nach Satz 2 entsprechend. Daneben findet auch für die unterrichtete Luftsicherheitsbehörde die Datenschutzbestimmung des § 6 Anwendung.

Absatz 9 begründet eine Nachberichtspflicht der nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2, 4 und 5 bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung beteiligten Behörden und Stellen, wenn dort nach Ab-

schluss der Prüfung neue für die Beurteilung der Zuverlässigkeit bedeutsame Informationen bekannt werden. Andernfalls könnten diese Erkenntnisse erst bei der nächsten turnusgemäßen Zuverlässigkeitsüberprüfung einfließen. Satz 2 regelt die Speicherbefugnis, ohne welche die Nachberichtspflicht nicht verwirklicht werden könnte. Die Speicherbefugnis umfasst die mit einer Anfrage nach Absatz 2 übermittelten Grunddaten des Betroffenen und die Aktenfundstelle der angefragten Stelle. Nur so können nachträglich anfallende Informationen zu dem Betroffenen mit dem Anfragevorgang verknüpft werden.

Durch Absatz 9 Satz 3 wird den Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder zusätzlich zu der Speicherbefugnis nach Absatz 9 Satz 2 die Speicherung der Grunddaten des Betroffenen und ihrer Aktenfundstelle in einer gemeinsamen Datei im Nachrichtendienstlichen Informationssystem (NADIS) ermöglicht. Eine entsprechende Regelung besteht bereits für den Bereich der Sicherheitsüberprüfungen in § 20 Abs. 2 Satz 2 SÜG. Durch diese zusätzliche Speicherung wird sichergestellt, dass alle bei den Verfassungsschutzbehörden nachträglich anfallenden Erkenntnisse der Anfrage der Luftsicherheitsbehörde zugeordnet werden können und in den Nachbericht einfließen. Da die Beantwortung der Erkenntnisanfragen im Rahmen der luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfung keine Mitwirkung an einer Sicherheitsüberprüfung im Sinne des § 3 Abs. 2 BVerfSchG darstellt, ist hier eine Speicherung personenbezogener Daten im NADIS auf der Grundlage der für Sicherheitsüberprüfungen geltenden Regelungen von §§ 6 Satz 3, § 10 Abs. 1 Nr. 3 BVerfSchG nicht möglich. Es ist daher erforderlich, diese zusätzliche Speicherbefugnis an dieser Stelle in unmittelbarem Zusammenhang mit der Speicherbefugnis nach Absatz 9 Satz 2 gesetzlich zu regeln.

Absatz 10 erlaubt den Luftsicherheitsbehörden die internationale Kooperation bei Zuverlässigkeitsüberprüfungen. Diese ist auch bei Anfragen ausländischer, über- oder zwischenstaatlicher Stellen durch die Luftsicherheitsbehörden selbst vorzunehmen. Übermittelt werden dürfen im Zuge dieser Kooperation nach Satz 2 nur die der Identifizierung des Betroffenen dienenden personenbezogenen Daten sowie das Ergebnis der Überprüfung, nicht aber die der Überprüfung zugrunde liegenden Daten. Satz 3 schließt die Übermittlung aus, wenn der Betroffene ein schutzwürdiges Interesse hieran hat. Dies kann dann der Fall sein, wenn bei der empfangenden Stelle kein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist. Zur Gewährleistung der Zweckbindung schreibt Satz 4 einen entsprechenden Hinweis an den Übermittlungsempfänger vor.

Absatz 11 regelt – ergänzend zu den allgemeinen datenschutzrechtlichen Regelungen – spezifische Löschungsfristen für die Daten aus der Zuverlässigkeitsüberprüfung. Die Luftsicherheitsbehörden können die Daten demnach bis zu drei Jahre nach dem Ausscheiden des Betroffenen aus einer der die Zuverlässigkeitsüberprüfung auslösenden Tätigkeiten speichern (Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b). Durch die weitere Speicherung wird dem Betroffenen die erneute Aufnahme einer entsprechenden Tätigkeit erleichtert. Nach dem Ablauf von drei Jahren kann davon ausgegangen werden, dass der Betroffene vermutlich keine neue Tätigkeit nach Absatz 1 aufnehmen wird. Die Daten sind außerdem zu löschen, wenn die Zuverlässigkeitsüberprüfung erstmalig durchgeführt wurde, der Betroffene die entsprechende Tätigkeit aber nicht innerhalb eines Jahres aufgenommen hat (Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a).

Soweit die nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2, 4 und 5 beteiligten Behörden und Stellen zur Erfüllung ihrer Mitteilungspflicht den beschränkten Datensatz nach Absatz 9 speichern dürfen, gelten dieselben Löschungsfristen wie für die Luftsicherheitsbehörden (Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a). Die Luftsicherheitsbehörden unterrichten die entsprechenden beteiligten Stellen, damit diese ihre Löschungsverpflichtungen erfüllen können.

Besteht Grund zur Annahme, dass durch die Löschung schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt werden, sind die Daten nicht zu löschen, sondern für die weitere Verwendung zu sperren (Satz 2). Die Regelung entspricht § 22 Abs. 3 SÜG. Erfasst ist zum Beispiel der Fall, dass der Betroffene Schadensersatzforderungen erhebt mit der Behauptung, dass unrichtige Daten über ihn mitgeteilt wurden.

Der Grundsatz, dass Daten zu löschen sind, wenn ihre Speicherung unzulässig oder nicht mehr erforderlich ist, bedarf hier keiner Regelung. Dies ergibt sich bereits aus den allgemeinen Vorschriften.

Zu § 8 (Sicherungsmaßnahmen der Flugplatzbetreiber)

Die Bestimmung ersetzt den bisherigen § 19b LuftVG. Die Vorschrift normiert Verpflichtungen als eigenen Beitrag der Flughafenunternehmer, die zur Sicherung des Flughafenbetriebs insbesondere im Hinblick auf den Schutz vor Gefahren für die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs erforderlich sind. Da angesichts der anhaltenden Gefahrenlage präventive Maßnahmen auf Dauer geboten sind, müssen die von den Flughafenunternehmern zu errichtenden Bauwerke, Räume und Einrichtungen so angelegt sein, dass sie derartige Vorkehrungen ermöglichen.

Absatz 1 Nr. 1 verlangt daher eine entsprechende bauliche Gestaltung; im zweiten Halbsatz wird der Begriff „Bauwerke“ nicht mehr verwendet, da er zu Unsicherheiten bei der Kostentragung geführt hat; damit ist klargestellt, dass nur die behördlichen Kontrollgeräte von der Kostentragung durch die Flugplatzbetreiber ausgenommen sind. Lediglich die Kosten der Simulationskammern sind als „Einrichtungen“ durch die Luftsicherheitsbehörden zu tragen.

Absatz 1 Nr. 2 zweiter Halbsatz beseitigt Unklarheiten bei der Kostentragung beim Einbau von mehrstufigen Kontrollgeräten in Gepäckförderanlagen der Flugplätze; die Luftsicherheitsbehörde trägt lediglich die Kosten der Geräte. Besondere Teile der Fördertechnik, Staubänder, Steuertechnik und Ähnliches gehen zu Lasten der Flugplatzbetreiber.

In Absatz 1 Nr. 3 wird ausdrücklich festgestellt, dass es Aufgabe des Flugplatzbetreibers ist, den Fluggast herbeizuholen und dafür gegebenenfalls erforderliche technische Anlagen zu installieren und zu betreiben. Falls es aus zeitlichen Gründen oder wegen der Entfernungen auf dem Flughafen nicht möglich ist den Fluggast herbeizuholen, ist der Flugplatzbetreiber verpflichtet, erforderliche Durchsuchungen auch in Abwesenheit des Fluggastes durchzuführen. Die eventuell erforderliche Öffnung der Schlösser von Gepäckstücken ist Aufgabe des Flugplatzbetreibers.

Absatz 1 Nr. 5 legt dem Flugplatzbetreiber die Pflicht auf, den genannten Personenkreis sowie die mitgeführten Gegenstände und Fahrzeuge beim Zutritt zu den sicherheitsempfindlichen Bereichen zu kontrollieren. Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Anhang 2.3 verpflichtet die Mitgliedsstaaten ab dem 19. Januar 2004 zur Durchführung entsprechender Maßnahmen, danach ist das gesamte Personal, einschließlich der Flugbesatzungen, zusammen mit allen mitgeführten Gegenständen zu durchsuchen, bevor ihnen Zugang zu den sensiblen Teilen der Sicherheitsbereiche gestattet wird; die sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche werden nach einer Übergangsfrist von der EU-Kommission einheitlich festgelegt. Dass die Durchführung dieser Sicherungsmaßnahmen dem Flugplatzbetreiber auferlegt wird, begegnet keinen durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken. Die Aufgabe der Durchsuchung des Personals gehört nicht zum Bereich des staatlichen Gewaltmonopols. Die Durchsuchungen dienen dem Schutz der Sicherheit des Luftverkehrs und haben somit die gleiche Zielrichtung wie die dem Flugplatzbetreiber schon jetzt obliegenden Eigensicherungsmaßnahmen nach dem bisherigen § 19b LuftVG. Die Kosten dieser Maßnahmen sind von dem Flugplatzbetreiber zu tragen. Ergänzend hat auch die Luftsicherheitsbehörde diese Befugnis, um in besonderen Situationen den Zugang zu diesen Bereichen über die eigenen Kontrollstellen auch anderen Personen als Fluggästen gewähren zu können. Der Flugplatzbetreiber übt seine Befugnis nicht als Beliehener aus, unterliegt aber der Aufsicht und den Qualitätssicherungsmaßnahmen der Luftsicherheitsbehörde.

Absatz 1 Nr. 6 bestimmt, dass die Verpflichtung aus der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Anhang 12 zur Schulung des Personals durch den Flugplatzbetreiber für seine Mitarbeiter durchzuführen ist.

§ 8 gilt in erster Linie für Verkehrsflughäfen, weil hier die Gefahrenlage Sicherheitsmaßnahmen unumgänglich macht. Es kann jedoch geboten sein, dass auch auf anderen Flugplätzen solche Sicherheitsmaßnahmen zumindest teilweise durchzuführen sind. Deshalb sieht Absatz 2 weiterhin die Möglichkeit für eine solche Erstreckung vor. Damit besteht zugleich die Möglichkeit, alle Sicherheitsmaßnahmen des § 8 auf Flugplätzen anzuordnen, die eines der Größenkriterien der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Artikel 4 Abs. 3 erfüllen.

Zu § 9 (Sicherungsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen)

Die Bestimmung ersetzt den bisherigen § 20a LuftVG. Ebenso wie die Flugplatzbetreiber sind die Luftfahrtunternehmen bestimmten Eigensicherungspflichten unterworfen.

Absatz 1 Nr. 1 verpflichtet das Luftfahrtunternehmen die durch die Verordnung (EG) 2320/2002 vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen als Eigensicherungsmaßnahmen durchzuführen, soweit diese Sicherheitsmaßnahmen nicht durch die Luftsicherheitsbehörde durchgeführt werden. Eigensicherungsmaßnahmen sind unter anderem die Bordkartenkontrolle und die Gepäckidentifizierung. Durchsuchungen von Fluggästen und Gepäck sind durch das Luftfahrtunternehmen nur ausnahmsweise durchzuführen, sofern die hoheitlichen behördlichen Kontrollen nicht verfügbar sind, beispielsweise beim Start einer größeren Maschine auf einem Flugplatz, auf dem keine behördlichen Luftsicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden.

Zur Durchführung der Sicherungsmaßnahmen für Fracht, Post oder sonstige Gegenstände, die in das Flugzeug verbracht werden sollen, die im Anhang 6 bis 10 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 aufgeführt sind, ist das Luftfahrtunternehmen verpflichtet. Das Luftfahrtunternehmen kann sich nach Anhang 6 und 7 eines zugelassenen (reglementierten) Beauftragten für Fracht oder eines zugelassenen Postdienstleisters bedienen und die Kontrollen auch außerhalb des Flugplatzgeländes vornehmen. Das Luftfahrtunternehmen übt diese Befugnis als Eigensicherungsmaßnahme aus, unterliegt dabei den Vorgaben, der Aufsicht und den Qualitätssicherungsmaßnahmen der Luftsicherheitsbehörde (z. B. Verfahren, Geräteausstattung, Nutzung von Simulationskammern in ausgewählten Fällen).

Absatz 1 Nr. 2 zweiter Halbsatz verpflichtet das Luftfahrtunternehmen die Sicherungsmaßnahmen des Flugplatzbetreibers durchzuführen, für Bereiche auf Flugplätzen, die das Luftfahrtunternehmen in eigener Verantwortung betreibt.

Absatz 1 Nr. 3 bestimmt, dass die Verpflichtung aus der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 Anhang 12 zur Schulung des Personals durch das Luftfahrtunternehmen für bestimmte Mitarbeiter durchzuführen ist.

Absatz 1 Nr. 5 korrespondiert mit der entsprechenden Verpflichtung des Flugplatzbetreibers in § 8 Abs. 1 Nr. 7. In einer konkreten Bedrohungssituation muss die Luftsicherheitsbehörde die Möglichkeit haben, sowohl auf das Luftfahrtunternehmen als auch auf den Flugplatzbetreiber zuzugreifen.

Unter den in Absatz 4 genannten Voraussetzungen können die Luftfahrtunternehmen und Halter von Luftfahrzeugen auch dann zu Sicherungsmaßnahmen nach den Absätzen 1 bis 3 verpflichtet werden, wenn die betriebenen Luftfahrzeuge ein Höchstgewicht von nicht mehr als 5,7 t Höchstgewicht aufweisen.

Zu § 10 (Zugangsberechtigung)

§ 10 regelt die Pflichten derjenigen Personen, denen nach durchgeführter Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 7) eine Zugangsberechtigung erteilt wird.

Zu § 11 (Verbotene Gegenstände)

Die Bestimmung ersetzt den bisherigen § 27 Abs. 4 LuftVG. Zur Klarstellung wurde der in Absatz 1 Nr. 1 und 2 enthaltene Katalog auf alle Gegenstände und Stoffe erweitert, welche die Sicherheit des Luftverkehrs gefährden können. Die Befugnis zur Zulassung von Ausnahmen wird jedoch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, welches hierüber bisher im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern entschieden hat, ausschließlich auf das Bundesministerium des Innern übertragen.

Zu § 12 (Aufgaben und Befugnisse des Luftfahrzeugführers)

Diese Bestimmung tritt an die Stelle von § 29 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes, der bislang die Zuständigkeit des Luftfahrzeugführers für die Sicherheit und Ordnung des Luftverkehrs während des Flugbetriebs regelte.

Absatz 1 entspricht im Wesentlichen dem geltenden § 29 Abs. 3 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, stellt aber ausdrücklich klar, dass der Luftfahrzeugführer während des Fluges die hoheitliche Aufgabe der Gefahrenabwehr als Beliehener wahrnimmt.

Die Aufgabenwahrnehmung als Beliehener stellt umgekehrt klar, dass der Luftfahrzeugführer den originären Hoheitsträger nicht bei seiner hoheitlichen Aufgabenwahrnehmung hindern kann (vgl. Schriftlicher Bericht des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen, 23. Ausschuss, Bundestagsdrucksache 3/478 vom 24. Juni 1958, S. 4). Die Hoheitsbefugnisse des Luftfahrzeugführers stellen lediglich eine „Ergänzung" der im Allgemeinen von den Luftfahrtbehörden wahrgenommenen Gefahrenabwehr dar. Eine Aufgabenwahrnehmung anderer Behörden, insbesondere von Organen des Bundes, ist hierdurch nicht ausgeschlossen.

Absatz 2 regelt die einzelnen Befugnisse, die dem Luftfahrzeugführer bei Wahrnehmung der ihm nach Absatz 1 übertragenen Hoheitsaufgaben zur Verfügung stehen. Dabei hat er den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Absatz 3 regelt die Anwendung der Zwangsmittel. Hinsichtlich des Schusswaffengebrauchs wird die durch das Terrorismusbekämpfungsgesetz in § 29 Abs. 3 des Luftverkehrsgesetzes als Satz 3 eingeführte Regelung übernommen.

Absatz 4 entspricht dem geltenden § 29 Abs. 3 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes.

Absatz 5 sieht eine Haftungsfreistellung des Staates in den Fällen vor, in denen der verantwortliche Luftfahrzeugführer oder sein Beauftragter im Sinne von Absatz 4 bei der Ausübung der Befugnisse nach den Absätzen 1 bis 3 rechtswidrig Schäden verursachen. Da der Luftfahrzeugführer bei Wahrnehmung der in § 12 geregelten Befugnisse als Beliehener handelt, haftet für dessen schuldhaftes Verhalten nach Artikel 34 Satz 1 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs grundsätzlich der Staat.

Zu Abschnitt 3 (Unterstützung und Amtshilfe durch die Streitkräfte)

Auch die Vorschriften dieses Abschnitts enthalten Gefahrenabwehrrecht. Sie regeln die Voraussetzungen und Entscheidungszuständigkeiten für Maßnahmen der Streitkräfte zur Unterstützung der Polizei sowie die Mittel der Zwangsanwendung. Die §§ 13 und 14 behandeln Fälle des Streitkräfteeinsatzes, § 15 regelt die Fälle der Amtshilfe. § 16 enthält Vorschriften zum Schadensausgleich.

Zu § 13 (Entscheidung der Bundesregierung)

Absatz 1: Die Vorschrift enthält eine Sonderregelung für erhebliche Luftzwischenfälle, auf Grund derer den Umständen nach anzunehmen ist, dass ein besonders schwerer Unglücksfall droht. Sie regelt die grundlegenden Voraussetzungen eines Streitkräfteeinsatzes im Luftraum.

Ein Luftzwischenfall liegt bei jeder Abweichung vom normalen Flugbetrieb vor. Gegenständlich werden damit nicht nur Flugzeuge als Angriffswaffe (sog. Renegade-Fälle), sondern auch Ballons, Raketen oder sonstige Flugkörper, d. h. Luftfahrzeuge i. S. d. § 1 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes, erfasst.

Auf Grund des Luftzwischenfalles muss ein besonders schwerer Unglücksfall bevorstehen. Diese kausale Verknüpfung stellt sicher, dass nicht schon jeder Luftzwischenfall den Einsatz der Streitkräfte erlaubt, sondern nur der, durch den der Eintritt eines besonders schweren Unglücksfalles zu erwarten ist.

Die Gefahr eines besonders schweren Unglücksfalles (Artikel 35 Abs. 2 und 3 GG) bezieht sich auf die Folgen, die von einem zur Angriffswaffe umfunktionierten Flugzeug, von einem entführten Luftfahrzeug ausgehen können (Beispiele: Angriff auf Hochhaus, gefährliche Industrieanlage, AKW etc.). Dabei wird zumeist ein Fall des Artikels 35 Abs. 3 Satz 1 GG vorliegen: Insbesondere angesichts des Flugtempos und der Reichweite heutiger Passagiermaschinen ist in der Regel davon auszugehen, dass derartige Zwischenfälle das Gebiet mehrerer Länder berühren.

Ziel der Streitkräftemaßnahmen ist die Verhinderung des besonders schweren Unglücksfalles im Rahmen der Gefahrenabwehr. Das Vorgehen gegen den Luftzwischenfall als solches ist und bleibt alleinige Aufgabe der Luftsicherheitsbehörden.

Der besonders schwere Unglücksfall muss nach Lage der Umstände im Entscheidungszeitpunkt bevorstehen. Damit wird der Interventionspunkt auf einen Zeitpunkt vorverlagert, in dem der besonders schwere Unglücksfall noch nicht eingetreten ist. Zugleich wird dadurch deutlich gemacht, dass regelmäßig eine Prognoseentscheidung erforderlich ist, ob der Unglücksfall tatsächlich bevorsteht.

Die Formulierungen „im Rahmen der Gefahrenabwehr", „zur Unterstützung der Polizeikräfte der Länder" und „soweit es zur wirksamen Bekämpfung erforderlich ist" stellen klar, dass die Zuständigkeiten der Gefahrenabwehrbehörden unangetastet bleiben. Insbesondere erhalten die Streitkräfte keine Weisungsbefugnisse gegenüber zivilen Stellen. Ihre Maßnahmen sind sachlich und zeitlich auf solche Gefahrenlagen beschränkt, welche die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen mit ihren eigenen Mitteln nicht bewältigen können.

Absatz 2: Die Bestimmungen regeln das Entscheidungsverfahren für den Fall, dass sich der drohende Eintritt des Unglücksfalles auf das Gebiet eines Landes beschränkt (Fall des Artikels 35 Abs. 2 Satz 2 GG).

Satz 1 stellt klar, dass es entsprechend der Vorgabe in der Verfassung für einen Einsatz der Streitkräfte der Anforderung durch das betroffene Land bedarf.

Grundlage der Entscheidungsbefugnis des Bundesministers der Verteidigung bzw. des zu seiner Vertretung berechtigten Mitglieds der Bundesregierung sind Artikel 65 Satz 2 GG und Artikel 65a Abs. 1 GG: Das Ressortprinzip (Artikel 65 Satz 2 GG) weist die Zuständigkeit für Einsätze der Streitkräfte dem Bundesminister der Verteidigung zu. Zudem hat er in Friedenszeiten die Befehls- und Kommandogewalt über die Streitkräfte (Artikel 65a Abs. 1 GG). Die Vertretungsregelung stellt klar, dass immer nur ein Mitglied der Bundesregierung entscheidet.

Der Bundesminister der Verteidigung trifft seine Entscheidung im Benehmen (Bemühen um Herstellung des Einverständnisses) mit dem Bundesminister des Innern. Die Regelung trägt der Erfahrung Rechnung, dass die Handlungs-

spielräume bei der Bekämpfung von Gefahren im Luftraum zeitlich äußerst knapp bemessen sind.

Satz 2 regelt die Beteiligung des Bundesministeriums des Innern für den Fall, dass sofortiges Handeln geboten ist: Der Bundesminister der Verteidigung entscheidet ohne Aufschub und hat das Bundesministerium des Innern unverzüglich (ohne schuldhaftes Zögern) zu unterrichten.

Absatz 3: Für den – wohl in der Regel vorliegenden – Fall, dass der drohende Eintritt des Unglücksfalles das Gebiet mehr als eines Landes gefährdet (Fall des Artikels 35 Abs. 3 GG), liegt die Zuständigkeit für die Entscheidung über den Einsatz der Streitkräfte – wie in Artikel 35 Abs. 3 Satz 1 GG vorgegeben – bei der Bundesregierung. Die Entscheidung über das „Ob“ des Einsatzes erfolgt im Benehmen mit den betroffenen Ländern. Diese Benehmensregelung erscheint im Hinblick auf die zu erwartenden äußerst kurzen Zeitabläufe, in denen eine Entscheidung getroffen werden muss, als sachgerecht.

Wegen der regelmäßig vorliegenden zeitlichen Unmöglichkeit, eine rechtzeitige Entscheidung der Bundesregierung herbeizuführen, enthält Satz 2 eine gesetzliche Vertretungsregelung. Danach entscheidet für die Bundesregierung im Eilfall der Bundesminister der Verteidigung und im Vertretungsfall das zu seiner Vertretung berufene Mitglied der Bundesregierung im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern. Die Entscheidung der Bundesregierung ist unverzüglich herbeizuführen (Satz 3).

Ist sofortiges Handeln geboten, regelt Satz 4 die Unterrichtungspflicht gegenüber den betroffenen Ländern und dem Bundesministerium des Innern.

Absatz 4 überlässt die Einzelheiten des Verfahrens bei der Herstellung des Benehmens bzw. bei der Unterrichtung (Meldewege, Einbeziehung der Gefährdungsbeurteilungen aller zuständigen Stellen, Verfahren zur Benehmensherstellung usw.) einer Regelung zwischen Bund und Ländern (Satz 1). Satz 2 stellt klar, dass die Durchführung der Abwehr („Wie“ des Streitkräfteeinsatzes) nach Bundesrecht und durch die zuständigen Stellen des Bundes erfolgt (Bundesminister der Verteidigung oder sein Vertreter im Kabinett bzw. der Inspekteur der Luftwaffe gemäß § 14 Abs. 4). Terroristische Angriffe dürften in der Regel nicht auf das Gebiet eines Landes beschränkt sein. Gefahrenabwehrrecht der Länder enthält darüber hinaus keine spezifischen Regelungen für den Luftraum.

Zu § 14 (Einsatzmaßnahmen, Anordnungsbefugnis)

§ 14 regelt die Zwangsmittel der Streitkräfte, die ihnen zur Unterstützung der Polizei zur Verfügung stehen, um den Eintritt eines drohenden besonders schweren Unglücksfalles zu verhindern.

Absatz 1 benennt in abgestufter Reihenfolge verschiedene Maßnahmen unterhalb der Schwelle der unmittelbaren Einwirkung mit Waffengewalt.

Absatz 2 konkretisiert für die Auswahl und Durchführung der Maßnahmen nach Absatz 1 den verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Danach ist bei mehreren möglichen und geeigneten Maßnahmen das jeweils mildeste Mittel zu wählen. Die Maßnahmen der Streitkräfte beschränken sich zeitlich und sachlich auf Gefahrenlagen, welche die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen mit ihren eigenen Mitteln nicht bewältigen können. Sobald und soweit dies wieder der Fall ist, ist der Streitkräfteeinsatz zu beenden.

Absatz 3 verleiht die Befugnis, unmittelbar mit Waffengewalt auf Luftfahrzeuge einzuwirken. Die Vorschrift enthält für den schwersten aller denkbaren Eingriffe, die unmittelbare Einwirkung mit Waffengewalt, eine Ultima-ratio-Klausel. Voraussetzung ist, dass das Luftfahrzeug gegen das Leben von Menschen eingesetzt werden soll. Das Luftfahrzeug muss selbst als Tatwaffe, nicht als bloßes Hilfsmittel zur Tatbegehung eingesetzt werden. Voraussetzung ist, dass zusätzlich zu dem Leben der im Luftfahrzeug befindlichen Menschen zielgerichtet auch das Leben anderer Menschen durch den Einsatz von Gewalt rechtswidrig bedroht wird. Von der Nutzung des Luftfahrzeugs als Waffe sowie der Lebensbedrohung der Flugzeuginsassen und der weiteren Personen muss nach allen vorliegenden Umständen auszugehen sein. Zudem muss im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung festgestellt werden, dass die unmittelbare Einwirkung von Waffengewalt das einzige Mittel ist, um Menschenleben zu retten.

Absatz 4 Satz 1 stellt klar, dass die Entscheidung über eine Maßnahme nach Absatz 3 nur der Bundesminister der Verteidigung oder das zu seiner Vertretung berufene Mitglied der Bundesregierung treffen kann.

Satz 2 gibt dem Bundesminister der Verteidigung die Befugnis, den Inspekteur der Luftwaffe mit der Anordnung von Maßnahmen unterhalb der Schwelle der unmittelbaren Einwirkung mit Waffengewalt gemäß Absatz 1 zu ermächtigen. Dies entspricht den üblichen Befehlsstrukturen.

Zu § 15 (Sonstige Maßnahmen)

Absatz 1 Satz 1 ergänzt § 14 dahin gehend, dass im Rahmen der Gefahrenabwehr Luftfahrzeuge im Vorfeld eines Einsatzes nach § 14 Abs. 1 und Abs. 3 zu überprüfen, zu warnen oder umzuleiten sind. Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 und 3 dürfen erst dann eingeleitet werden, wenn ein Luftzwischenfall vorliegt, nach dessen Umständen und Verlauf anzunehmen ist, dass ein besonders schwerer Unglücksfall droht.

Die Aufgabe der Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen im Luftraum fällt in die Zuständigkeit des für die Flugsicherung zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Es treten jedoch Fälle auf, in denen die von ihm beauftragten Flugsicherungsstellen, z. B. aufgrund des Verlustes des Funkkontakts zu einem Luftfahrzeug oder aufgrund fehlender sachlicher Ausstattung (Aufklärungsflugzeuge, Tiefflugradar) faktisch nicht in der Lage sind, diese Aufgaben wahrzunehmen. Satz 2 stellt klar, dass sich in derartigen Fällen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Amtshilfe der Streitkräfte bedienen kann und erlaubt den Streitkräften die Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen ohne einen Einsatz von Zwang. Häufig werden in den erfassten Fallgestaltungen schnelle Entscheidungen erforderlich sein. Für ein Amtshilfeersuchen im klassischen Sinne dürfte nur ausnahmsweise Raum sein.

Satz 3 lässt daher das im Amtshilferecht anerkannte generelle Ersuchen an eine Hilfe leistende Stelle zu. Ein generel-

les Ersuchen würde sich vorliegend auf gleichartige, besonders eilbedürftige Fälle der Überprüfung im Vorfeld eines Einsatzes nach § 14 Abs. 1 und 3 beziehen. Die Voraussetzungen für ein Tätigwerden in den Fällen des generellen Ersuchens sollen durch eine vorher abzuschließende Vereinbarung zwischen der für die Flugsicherung zuständigen Stelle und dem Bundesministerium der Verteidigung festgelegt werden. Satz 4 sieht diese Vereinbarung vor. Inhalt einer solchen Vereinbarung könnten z. B. insbesondere der erforderliche Informationsaustausch und die dazu genutzten Wege sein. Im Interesse einer klaren Rechtslage sind diese dem Amtshilferecht bekannten Grundsätze in § 15 ausdrücklich aufgenommen worden.

Absatz 2 Satz 1 erlaubt die Delegation des Kommandos an den Inspekteur der Luftwaffe für die in diesem Zusammenhang zu treffenden Maßnahmen. Satz 2 stellt die Anordnungsbefugnis des Bundesministers der Verteidigung für über Vorfeldmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen sicher (§14). Im Übrigen bleibt Artikel 87a GG unberührt.

Absatz 3 stellt klar, dass die allgemeinen Vorschriften und Grundsätze der Amtshilfe unberührt bleiben.

Zu § 16 (Schadensausgleich)

Die Vorschrift enthält eine Schadensausgleichsregelung für den Einsatz der Streitkräfte. Die Bestimmung regelt insbesondere den Schadensausgleich im Falle einer Inanspruchnahme Dritter. Sie erklärt die Erstattungsregelungen nach den §§ 51 ff. BGSG und damit die Bestimmungen, die für den in § 11 Abs. 1 Nr. 2 BGSG geregelten, vergleichbaren Fall des kompetenzüberschreitenden Zusammenwirkens bei einem besonders schweren Unglücksfall nach Artikel 35 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 GG gelten, für entsprechend anwendbar. Da über die dort erfassten Fallgestaltungen hinaus weitere Aufopferungslagen denkbar sind, in denen dem Betroffenen ein Entschädigungsanspruch nicht von vornherein abgeschnitten werden sollte, ist der Verweis auf die §§ 51 ff. BGSG nicht als abschließende Regelung gefasst.

Zu Abschnitt 4 (Zuständigkeit und Verfahren)

Zu § 17 (Zuständigkeiten)

Absatz 1 beschränkt die Zuständigkeit der Luftsicherheitsbehörden für die in § 2 genannten Sicherheitsaufgaben auf das Flugplatzgelände. Für die außerhalb des Flugplatzes liegenden Bereiche sind grundsätzlich die Landespolizeibehörden zuständig. In den Fällen des § 5 Abs. 3 und 4 sind die Luftsicherheitsbehörden jedoch auch außerhalb des Flugplatzgeländes zu Maßnahmen befugt.

Absatz 2 sieht vor, dass die Aufgaben nach dem Luftsicherheitsgesetz grundsätzlich durch die Länder in Bundesauftragsverwaltung durchgeführt werden. Dies entspricht im Wesentlichen der bisherigen Rechtslage (vgl. § 31 Abs. 2 Ziffer 19 LuftVG). Die Vorschrift verzichtet bewusst auf eine Bestimmung, welche Behörde in den Ländern die Aufgaben der „Luftsicherheitsbehörde“ wahrnehmen soll. Die entsprechenden Regelungen liegen in der Organisationshoheit der Länder. Die Länder sind durch die Vorschrift nicht gezwungen, neue Behörden einzurichten oder Aufgaben zwischen den Landesministerien umzuverteilen. Sie können die vom Luftverkehrsgesetz in das Luftsicherheitsgesetz überführten Aufgaben weiterhin von den Verkehrsministerien der Länder bzw. deren nachgeordneten Dienststellen ausführen lassen, jedoch auch eine andere Ressortzuständigkeit vorsehen, wenn sie dies für zweckmäßig halten.

Absatz 3 regelt – als Ausnahme zu Absatz 2 – die Aufgabenwahrnehmung in Bundeseigenverwaltung. Nach Satz 1 wird die Zulassung von Luftsicherheitsplänen (§ 9) durch das Luftfahrtbundesamt vorgenommen. Satz 2 ersetzt die bisher in § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG geregelte Möglichkeit einer Aufgabenrückübertragung auf den Bund auf Antrag eines Landes. Stattdessen hat der Bund nunmehr die Möglichkeit, von sich aus die Ausführung einer Aufgabe an sich zu ziehen und diese in bundeseigener Verwaltung auszuführen. Dies dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung. Voraussetzung für die Übernahme einer Aufgabe in bundeseigene Verwaltung ist, dass andernfalls eine bundeseinheitliche Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen nicht gewährleistet wäre. Vor der Übernahme ist das Benehmen mit dem betroffenen Land herzustellen.

Absatz 4 sieht vor, dass die Bundesaufsicht zukünftig einheitlich vom Bundesministerium des Innern geführt wird. Dies schafft übersichtliche und klare Kompetenzverteilungen. Die Einvernehmungsregelung in Satz 2 gewährleistet die Wahrung von betrieblichen Belangen von Flugplatzbetreibern und Luftverkehrsgesellschaften.

Aufsichtsbehörden über die durch Gesetz beliehenen Luftfahrzeugführer sind künftig die für das jeweilige Luftfahrtunternehmen zuständigen Genehmigungsbehörden nach § 20 Abs. 1 oder 4 in Verbindung mit § 31 Abs. 2 Nr. 11 des Luftverkehrsgesetzes. Ihre Zuständigkeit hierfür erscheint aufgrund des engen Sachzusammenhanges von Einsatz und Betrieb des Luftfahrtgeräts im Rahmen der unternehmerischen Betätigung – für dessen sichere Durchführung sie Sorge zu tragen haben – in besonderer Weise geeignet.

Zu § 18 (Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen)

Absatz 1 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Regelung von Einzelheiten der Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 7). Diese werden derzeit durch die LuftVZÜV geregelt. Solange die neue Verordnung noch nicht erlassen worden ist, gelten die Vorschriften der LuftVZÜV weiter, soweit § 7 nicht ausdrücklich eine anderslautende gesetzliche Regelung trifft.

Absatz 2 trägt dem Umstand Rechnung, dass durch die mit der Einführung des § 5 verbundene Streichung des bisherigen § 29c LuftVG die dortige Anknüpfung für die Verordnungsermächtigung des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 LuftVG entfällt (Luftsicherheitsgebühr als Ziffer 23 der Anlage zu bestehenden Luftkostenverordnung). Die Verordnungsermächtigung wird daher übernommen. Der Wortlaut entspricht der bisherigen Ermächtigung in § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 LuftVG.

Zu Abschnitt 5 (Bußgeld- und Strafvorschriften)

Zu § 19 (Bußgeldvorschriften)

Die Vorschrift entspricht als Folgeänderung zu den §§ 7 bis 9 im Wesentlichen den bisher in § 58 Abs. 1 Nr. 4a, 4b, 4c, 4d, 4e und 4f LuftVG enthaltenen Bußgeldvorschriften. Neu als Ordnungswidrigkeit ist Nummer 4, die einen Verstoß gegen die nunmehr in § 10 enthaltene Pflicht, den Flughafenausweis

in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen offen sichtbar zu tragen, sanktioniert. Die Bestimmung trägt Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2003 Rechnung.

Zu § 20 (Strafvorschriften)

Die Vorschrift stellt die Mitführung verbotener Gegenstände (§ 11) unter Strafe. Absatz 1 enthält die Strafdrohung für die vorsätzliche Begehungsweise. Absatz 2 bezieht sich auf Fahrlässigkeitstaten. Die Bestimmung trägt Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2003 Rechnung.

Zu § 21 (Bußgeld- und Strafvorschriften zu § 12)

Mit den Bußgeld- und Strafvorschriften wird das Problem der Unruly/Disruptive Passengers (unbotmäßige Fluggäste) geregelt. Die Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sind durch die Ratsentschließung A 33-4 (angenommen auf der 33. Vollversammlung in Montreal vom 25. September bis 5. Oktober 2001, veröffentlicht im ICAO Circular 288-LE/1 – „Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers“, 2002, S. 13) aufgefordert worden, in diesem Bereich insbesondere durch Schaffung von Sanktionsvorschriften tätig zu werden.

§ 21 belegt das Zuwiderhandeln gegen Verfügungen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder seines Beauftragten mit Bußgeld bzw. bei Hinzukommen von Gewalt oder von Drohung mit Gewalt mit Strafe.

Nach Absatz 1 wird das Zuwiderhandeln gegen Anweisungen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers oder seines Beauftragten als Ordnungswidrigkeit geahndet.

Unter Anlehnung an die Vorschrift von § 113 des Strafgesetzbuches (Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte) wird nach Absatz 2 zukünftig bestraft, wer den Vollzugsanordnungen des verantwortlichen Luftfahrzeugführers mit Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt Widerstand leistet. Insoweit wird der Luftfahrzeugführer den Vollstreckungsbeamten gleichgestellt. Auch der Strafrahmen hält sich an den bei § 113 Abs. 1 des Strafgesetzbuches festgelegten Rahmen.

Für besonders schwere Fälle sieht Absatz 3 einen höheren Strafrahmen vor, der dem in § 113 Abs. 2 des Strafgesetzbuches entspricht.

Zu Abschnitt 6 (Schlussbestimmung)

Zu § 22 (Grundrechtseinschränkungen)

Diese Vorschrift ist nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 2 GG erforderlich, um dem Zitiergebot zu genügen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Artikel 2 enthält die aufgrund der Neuregelungen in Artikel 1 erforderlichen Folgeänderungen des Luftverkehrsgesetzes.

Zu Nummer 1

Folgeänderung zur Neuregelung des Artikels 1 § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4.

Zu Nummer 2

Folgeänderung zu Artikel 1 § 8, der an die Stelle des bisherigen § 19b LuftVG tritt.

Zu Nummer 3

Folgeänderung zu Artikel 1 § 9, der den bisherigen § 20a LuftVG ersetzt.

Zu Nummer 4

Folgeänderung zu Artikel 1 § 9 Abs. 2.

Zu Nummer 5

Folgeänderung zu Artikel 1 § 11, der an die Stelle des bisherigen § 27 Abs. 4 LuftVG tritt.

Zu den Nummern 6a und 6b

Die Änderungen dienen zur Klarstellung im Hinblick auf die Neuregelung in Artikel 1 § 15. Die Überprüfung, Warnung und Umleitung von Luftfahrzeugen oder Flugkörpern im Luftraum ist eine originäre Aufgabe der Flugsicherung. In den Fällen, in denen die für die Flugsicherung zuständige Stelle aufgrund fehlender sachlicher Ausstattung (z. B. Aufklärungsflugzeuge, Tiefflugradar) faktisch nicht in der Lage ist, diese Aufgaben wahrzunehmen, kann sie sich der Amtshilfe der Streitkräfte bedienen. Ein generelles Amtshilfeersuchen ist dabei zulässig (s. Artikel 1 § 15 Abs. 1 Satz 3 und 4).

ZuNummer 7

Durch die Einfügung werden die unterschiedlichen Zwecke von Artikel 1 §§ 1 und 29 LuftVG klargestellt. Während das LuftSiG Security-Aufgaben (Schutz vor äußeren Angriffen) regelt, befasst sich § 29 LuftVG mit betriebsbedingten Gefahren. Die Aufhebung von § 29 Abs. 3 ist eine redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 1 § 12.

Zu Nummer 8

Folgeänderung zu Artikel 1 § 5, der den bisherigen § 29c LuftVG ersetzt.

Zu Nummer 9

Folgeänderung zu Artikel 1 § 7, der an die Stelle des bisherigen § 29d LuftVG tritt.

Zu Nummer 10

Folgeänderung zu Artikel 1 § 18, der die bisherige Regelung des § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG ersetzt.

Zu Nummer 11

Folgeänderungen, bedingt durch Aufhebung des § 29c LuftVG und Einführung des Artikels 1 § 17.

Zu den Nummern 12a bis 12c

Folgeänderungen wegen Aufhebung der §§ 19b, 20a LuftVG.

Zu Nummer 13

Folgeänderung wegen Aufhebung des § 27 Abs. 4 LuftVG.

Zu Nummer 14

Folgeänderung zu Artikel 1 § 6.

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundesgrenzschutzgesetzes)

Zu Artikel 3 enthält Folgeänderungen, die durch Artikel 1 notwendig werden.

Zu Nummer 1

Folgeänderung zu Artikel 1 § 5.

Nummer 2

Folgeänderung zu Artikel 1 § 12 sowie zur Aufhebung von § 29 Abs. 3 LuftVG,.

Nummer 3

Folgeänderung zu Artikel 1 §§ 5 und 7 sowie zur Aufhebung von §§ 29c, 29d LuftVG.

Nummer 4

Folgeänderung zur Aufhebung von § 19b LuftVG.

Zu Artikel 4 (Änderung des Gesetzes über das Ausländerzentralregister)

Folgeänderungen zu Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4.

Zu Artikel 5 (Änderung der AZRG-Durchführungsverordnung)

Folgeänderungen zu Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4.

Zu Artikel 6 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Folgeänderung zum Artikel 5, so genannte Entsteinerungsklausel.

Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die Norm regelt das Inkrafttreten der in den Artikeln 1 bis 6 enthaltenen Vorschriften.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zum Gesetzentwurf allgemein**

   In dem geplanten Luftsicherheitsgesetz sollen die bisher im Luftverkehrsgesetz geregelten Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs enthalten sein und der Einsatz der Streitkräfte geregelt werden. Mit der Überführung der jetzt im Luftverkehrsgesetz geregelten Luftsicherheitsaufgaben in das Luftsicherheitsgesetz ist kein sicherheitlicher Gewinn verbunden. Gegen diesen Teil des Luftsicherheitsgesetzes bestehen erhebliche Bedenken.

   a) Durch das Luftsicherheitsgesetz werden im Vergleich zur geltenden Regelung keine effizienteren Informations- und Entscheidungsstrukturen begründet. Auch künftig soll die bisherige Zuständigkeitsverteilung aufrecht erhalten werden, wonach Luftsicherheitsaufgaben einerseits von Behörden, andererseits von Flughafen- und Luftfahrtunternehmen durchzuführen sind.

   b) Bisher sind die Vorschriften über die Abwehr betriebsbedingter und äußerer Gefahren im Luftverkehrsgesetz zusammengefasst. Die vorgesehene Verteilung dieser Regelungsbereiche auf das Luftverkehrsgesetz und das Luftsicherheitsgesetz erschwert künftig den Überblick über die Rechtsmaterie.

   c) Die beabsichtigte Regelung wird zu Mehraufwendungen führen. Die Schaffung einer zusätzlichen Behörde, der Luftsicherheitsbehörde, führt dann zum Verlust an Synergieeffekten, wenn die Aufgaben der Luftfahrtbehörde und der Luftsicherheitsbehörde von unterschiedlichen Stellen wahrgenommen werden.

   d) Zur Umsetzung der Vorgaben aus der Verordnung (EG) 2320/2002 bedarf es keines Luftsicherheitsgesetzes. Die bestehenden Bestimmungen im Luftverkehrsgesetz können entsprechend ergänzt werden. Die notwendige Regelung des Einsatzes der Streitkräfte könnte mit der hierfür erforderlichen Änderung des Grundgesetzes in einem eigenen Gesetz verbunden werden. Die notwendigen Ausführungsentscheidungen zur Umsetzung der gemeinschaftlichen Vorgaben sind dringlich und könnten bei dem vorgeschlagenen parallelen Vorgehen schneller erreicht werden. Fluggesellschaften, Flughäfen und Behörden sind auf eine kurzfristige gesetzliche Regelung angewiesen.

   e) Die bestehende Kompetenzzuteilung hat sich bewährt. Eine Änderung ist aus luftsicherheitsfachlichen Gründen nicht erforderlich. Das bei den zuständigen Stellen vorhandene Expertenwissen sollte auch künftig eingesetzt werden.

   Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, das Luftsicherheitsgesetz auf die Regelung des Einsatzes der Streitkräfte zu beschränken und die Vorgaben aus der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 durch eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes umzusetzen.

2. **Zu Artikel 1** (§ 1 Abs. 1 und Abs. 2 – neu – sowie § 5 Abs. 6 LuftSiG)

   Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

   a) § 1 ist wie folgt zu ändern:

      aa) Der bisherige Text ist als Absatz 1 zu bezeichnen.

      bb) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

      (2) Die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden bleiben unberührt.“

   b) § 5 Abs. 6 ist zu streichen.

   Begründung

   Die im Gesetzentwurf vorgesehene Regelung, wonach die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden unberührt bleiben, findet sich in Artikel 1 § 5 Abs. 6 an einer nur untergeordneten Stelle. Zudem ist dieser Regelungsstandort am Ende der Spezialbefugnisnorm für die Luftsicherheitsbehörden unsystematisch.

   Entsprechend der Regelung im Bundesgrenzschutzgesetz (dort § 1 Abs. 7) ist die Regelung an zentraler Stelle des Gesetzentwurfes zu verankern, um zu verdeutlichen, dass die Zuständigkeiten der Länderpolizeien durch das Luftsicherheitsgesetz nicht berührt werden und es auch Aufgabe der Länderpolizeien ist, im Rahmen ihrer umfassenden Zuständigkeit zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit auch Gefahren für die Luftsicherheit abzuwehren. Die Luftsicherheitsbehörden haben nach dem Luftsicherheitsgesetz keine Vorrangstellung gegenüber den Länderpolizeien.

3. **Zu Artikel 1** (§ 5 Abs. 3 Satz 1a – neu – LuftSiG)

   In Artikel 1 § 5 Abs. 3 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

   „Aufgegebenes Gepäck darf ohne Beisein des Fluggastes geöffnet werden, sofern die Umstände dies erfordern.“

   Begründung

   Die Durchsuchung von Gepäckstücken ohne Anwesenheit des Fluggastes ist bei Vorliegen einer konkreten Gefahr gemäß § 3 Abs. 1 LuftSiG (bisher gemäß § 29c Abs. 2 Satz 1 LuftVG) ohne Einschränkung zulässig.

   Ergänzend dazu ist eine eindeutige Rechtsgrundlage für die Fälle zu schaffen, in denen eine Öffnung des Gepäckstückes erforderlich ist, ohne dass hierbei eine konkrete Gefahr vorliegt. Bedeutsam ist dies insbesondere

für die automatisierte Gepäcküberprüfung. Diese Überprüfung findet ohne Beisein des Fluggastes statt. Das Erfordernis zur Öffnung eines Gepäckstückes ergibt sich hierbei dann, wenn allein durch technische Mittel die Harmlosigkeit nicht zweifelsfrei feststellbar ist. In der Regel kann bei einem automatisierten Prüfverfahren der Fluggast nicht zeitgerecht herbeigeholt werden.

Für die Öffnung des Reisegepäcks ohne Anwesenheit des Fluggastes ist deshalb auch für die Fälle, in denen keine konkrete Gefahr vorliegt, eine Regelung zu schaffen, die den verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikels 14 Abs. 1 des Grundgesetzes genügt.

4. **Zu Artikel 1** (§ 5 Abs. 5 Satz … – neu – und Satz 2 LuftSiG

   Artikel 1 § 5 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern:

   a) Nach Satz 1 ist folgender Satz … einzufügen:

      „Die Beliehenen unterliegen der Aufsicht durch die Luftsicherheitsbehörde.“

   b) In Satz 2 ist das Wort „Bestellung“ durch das Wort „Beleihung“ zu ersetzen.

   Begründung

   Die Beliehenen erhalten die Befugnis zu umfassenden Grundrechtseingriffen.

   Ein Hinweis allein in der Begründung, wonach die Beliehenen unter der Aufsicht der Luftsicherheitsbehörde stehen, ist deshalb nicht ausreichend. Es ist eine entsprechende Bestimmung in § 5 Abs. 5 aufzunehmen. Dies gilt umso mehr als die bisher in § 29c Abs. 1 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes enthaltene Beschränkung der Beleihung auf die Durchsuchung von Personen und die Überprüfung von Gegenständen wegfällt.

   Der Ersatz des Wortes „Bestellung“ durch den Begriff „Beleihung“ ist zur rechtstechnischen Klarstellung erforderlich.

5. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 LuftSiG)

   In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist in Nummer 2 vor dem Wort „Einfluss“ das Wort „unmittelbaren“ einzufügen.

   Begründung

   Nach Artikel 1 § 7 Abs. 1 Nr. 2 ist die Zuverlässigkeit des Personals der Flugplatz- und Luftfahrtunternehmen, des Flugsicherungsunternehmens sowie der Fracht-, Post-, Reinigungsunternehmen sowie Warenlieferanten und vergleichbarer Versorgungsunternehmen, das auf Grund seiner Tätigkeit Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat, zu überprüfen. Sofern sich die vorgenannten Unternehmen des Personals anderer Unternehmen bedienen, steht dieses eigenem Personal gleich. Eine Konkretisierung des genannten Personenkreises trifft das Gesetz nicht. Lediglich in der Begründung zum Gesetzentwurf wird ausgeführt, dass Nummer 2 für Arbeitnehmer gelten soll, deren Arbeitsstätten zwar in der Regel außerhalb der Sicherheitsbereiche der Flugplätze liegen, die aber auf Grund der Art ihrer Tätigkeit dennoch die Möglichkeit haben, die Luftsicherheit nachhaltig zu beeinträchtigen. Bei diesen Personen muss die Durchführung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung auch dann erfolgen, wenn ihnen kein Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Flugplätzen gewährt werden soll. Die genannten „Versorgungsunternehmen“ sind insbesondere die Catering-Firmen, also Betriebe, die Essen und Getränke für die Fluggäste an Bord zuliefern. Von Nummer 2 erfasst sind auch Sicherheitsbeauftragte nach der EU-Luftsicherheitsverordnung, die in Fracht- und Cateringbereichen die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen überwachen sollen. Daher könnte § 7 Abs. 1 Nr. 2 als Ermächtigung und Verpflichtung der Luftsicherheitsbehörde verstanden werden, das gesamte Personal aller der mit einem Flughafen und den dort verkehrenden Luftverkehrsgesellschaften in Geschäftsbeziehungen stehenden Unternehmen auf seine Zuverlässigkeit hin zu überprüfen. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand würde sowohl die Luftsicherheitsstellen als auch die heranzuziehenden Erkenntnisstellen überfordern. In Nordrhein-Westfalen würde allein bei den derzeit von der Bezirksregierung Düsseldorf zu überprüfenden Unternehmen dies zu einer Verdoppelung der Anzahl der Sicherheitsüberprüfungen auf ca. 250 000 p. a. führen. Bei Einbeziehung des Personals der Post- und Frachtunternehmen würde dies mindestens eine Vervierfachung des derzeitigen Antragsvolumens auf ca. 500 000 p. a. bedeuten, da die überwiegende Anzahl der Post- und Frachtunternehmen ihren Sitz im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf haben und damit die Bezirksregierung Düsseldorf für die Überprüfung gemäß § 2 LuftVZÜV zuständig ist. Über die Frage der administrativen Bewältigung eines solchen Antragsvolumens hinaus stellt sich auch die Frage der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer so weitreichenden Zuverlässigkeitsüberprüfung. Eine so ausgestaltete Zuverlässigkeitsüberprüfung dürfte dann im Sinne des Artikels 12 des Grundgesetzes auch nicht mehr als bloße Berufausübungsregelung ausgelegt werden, als welche die derzeitige Praxis von den Verwaltungsgerichten bewertet wird, sondern vielmehr als Berufszugangsregelung. In § 22 des Gesetzentwurfes ist Artikel 12 des Grundgesetzes jedoch nicht als Grundrecht, in welches durch das Luftsicherheitsgesetz eingegriffen wird, benannt. Dies dürfte gegen das grundgesetzliche Zitiergebot verstoßen. Nach alledem ist es erforderlich, dass der zu überprüfende Personenkreis präzisiert wird auf die Personen, die unmittelbar Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs haben.

6. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 1 Nr. 4 LuftSiG) und
   zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG)

   a) In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist die Nummer 4 zu streichen.

   b) In Artikel 2 ist die Nummer 1 zu streichen.

   Begründung

   Die Zuverlässigkeitsanforderungen an Luftfahrer und Flugschüler, die ihre Lizenzen und Berechtigungen nach deutschem Luftverkehrsrecht erworben haben oder erwerben möchten, sind bislang in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG sowie in § 24 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LuftVZO geregelt. Danach ist die Zuverlässigkeit beim Erwerb einer Erlaubnis oder Berechtigung zu prüfen. Bei bestehenden Erlaubnissen wird die Zuverlässigkeit nur anlassbezogen überprüft.

Mit der Einfügung des Verweises auf § 7 LuftSiG durch Artikel 2 Nr. 1 würde in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG das Zuverlässigkeitsüberprüfungsverfahren auf dem Niveau des geltenden § 29d LuftVG und der LuftVZÜV festgeschrieben und außerdem würden zwei nebeneinander stehende Zuverlässigkeitsverfahren in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG eingeführt.

Die Verweise hierin auf die LuftVZO und des Weiteren auf das LuftSiG hätten zudem zur Folge, dass sich diese Überprüfungsverfahren nach unterschiedlichen Maßstäben zu richten hätten. Dies würde zu einer unnötigen Verkomplizierung des Verwaltungsverfahrens mit hohem Personal- und Sachaufwand führen und entsprechende Kosten generieren.

Eine Verschärfung des Zuverlässigkeitsmaßstabes in Folge des Verweises auf § 7 LuftSiG würde weder zu praxisgerechten noch zu sinnvollen Lösungen führen. Eine Ausdehnung des Zuverlässigkeitsmaßstabes gemäß § 7 auf sämtliche Luftfahrer würde sowohl inhaltlich als auch von den Auswirkungen her die an Luftfahrer zu stellenden Anforderungen überspannen.

Nach den mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 29d LuftVG gewonnenen Erfahrungen müßte voraussichtlich allein im südbayerischen Raum rund 1 000 Piloten die Zuverlässigkeit aberkannt werden, ohne dass die Folgen hieraus für die erteilten Lizenzen und Berechtigungen im LuftSiG festgelegt sind. Hinzu kommt noch, dass auch sämtliche Luftfahrer, insbesondere Luftsportgeräteführer, die hinsichtlich ihrer Lizenzen und Erlaubnisse nach § 21 Abs. 1 Nr. 3 LuftPersV von den hierzu nach § 31c LuftVG beauftragten Vereinen betreut werden, ebenfalls nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des LuftSiG hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit überprüft werden müssten.

Durch die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen vom 10. Februar 2003 wurde mit Wirkung vom 1. Mai 2003 der Regelbeispielkatalog in § 24 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LuftVZO, der festlegte, wann ein Bewerber für eine Tätigkeit als Luftfahrer grundsätzlich als unzuverlässig einzustufen ist, mit nachteiligen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau neu gefasst. Die Wiederherstellung dieses Sicherheitsniveaus wurde auf Antrag des Freistaates Bayern bereits in der Entschließung des Bundesrates vom 20. Dezember 2002, Bundesratsdrucksache 840/02, zum Zustimmungsbeschluss zur Verordnung zur Einführung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen ausdrücklich gefordert. Anstelle der beabsichtigten, völlig unzweckmäßigen Regelung im LuftSiG ist die bis 1. Mai 2003 geltende Fassung des Zuverlässigkeitsmaßstabes nach § 24 Abs. 1 LuftVZO wieder herzustellen. Dabei ist wegen der durch die Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an das Luftfahrtpersonal signifikant verlängerten Gültigkeit der Lizenzen und Erlaubnisse von Luftfahrern (bis hin zu unbefristeten Lizenzen bei Segelflugzeugführern) eine periodische Überprüfung von Luftfahrern einzuführen.

Damit würde im Luftverkehrsrecht ein hinreichendes, aber auch notwendiges Sicherheitsniveau und -verfahren geschaffen, ohne dass dies – wie durch den Entwurf des LuftSiG bewirkt – zu für das Luftverkehrsrecht systemfremden, unpraktikablen und sicherheitlich unnötigen Parallelprüfungen der Zuverlässigkeit nach verschiedenen und unterschiedlichen Maßstäben sowie Verfahren führt. Die Regelung der Zuverlässigkeitsüberprüfung der Luftfahrer bedarf einer sorgfältigen gesetzessystematischen Integration in die bestehenden Vorschriften des LuftVG und der LuftVZO, nicht aber einer inkonsistenten Neuregelung außerhalb im LuftSiG.

7. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist die Nummer 5 wie folgt zu ändern:

a) Die Wörter „oder Sportflieger“ sind durch die Wörter „Führer von Luftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 2 LuftVG oder sonstige Berechtigte“ zu ersetzen.

b) Am Ende ist der Punkt durch ein Komma zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

„an Flugplätzen, deren Unternehmer gemäß § 8 zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen verpflichtet sind und in überlassenen Bereichen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2.“

Begründung

In § 7 Abs. 1 Nr. 5 LuftSiG ist sowohl der räumliche Überprüfungsbereich als auch die Vorgabe, welche Luftfahrer überprüft werden sollen, näher zu definieren. Nicht sachgerecht wäre es, wenn Vereinsmitglieder, Praktikanten oder sonstige Berechtigte an allen Flugplätzen in Deutschland überprüft werden würden. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist auf die Flugplätze, an denen Sicherungsmaßnahmen gemäß § 8 durchzuführen sind, zu beschränken.

Die Bezeichnung „Sportflieger“ ist dem Luftverkehrsrecht fremd. Im Hinblick auf den beabsichtigten Regelungszweck, es sollen auch Personen überprüft werden können, die Sicherheitsbereiche an Flugplätzen aus nicht beruflichen Gründen betreten müssen, ist die Definition in § 1 Abs. 2 LuftVG zu verwenden.

Die Aufzählung des zu überprüfenden Personenkreises wäre abschließend und damit einengend. Es gibt heute bereits Personenkreise, die seit langem z. B. auf der Lufthansa-Basis Hamburg (ein nach § 20a LuftVG überlassener Bereich) Zutritt zu den dortigen nicht allgemein zugänglichen Bereichen haben und nicht unter Absatz 1 Nr. 1 fallen.

8. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 2 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 2 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

„Die Überprüfung entfällt, wenn der Betroffene

1. im Inland zum Zeitraum der Überprüfung einer zumindest gleichwertigen Überprüfung unterzogen worden ist oder

2. einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung nach § 9 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes oder einer erweiterten Sicherheitsüberprüfung mit Sicherheitsermittlungen nach § 10 des Sicherheitsüberprüfungsgesetzes oder der entsprechenden Vorschriften in den Sicherheitsüberprüfungsgesetzen der Länder unterlag

und er nicht aus der sicherheitsempfindlichen Tätigkeit ausgeschieden ist oder diese nicht aufgenommen hat und keine Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit des Betroffenen vorliegen.“

Begründung

Zu Nummer 1

Die Geltungsdauer der Zuverlässigkeitsüberprüfung soll nach § 18 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzentwurfs durch Rechtsverordnung festgelegt werden.

Zu Nummer 2

Hier handelt es sich um eine Präzisierung des Personenkreises auf Anregung des Verfassungsschutzes.

Ferner sollte klargestellt werden, dass sowohl die Sicherheitsüberprüfungen des Bundes als auch die der Länder eine weitere Überprüfung im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes entbehrlich machen.

9. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 7 Satz 4 – neu – und Abs. 9 Satz 3 LuftSiG)

Artikel 1 § 7 ist wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter „dem Bundesamt für Verfassungsschutz“ zu streichen.

b) Dem Absatz 7 ist folgender Satz 4 anzufügen:

„Die Luftsicherheitsbehörden unterrichten die Polizeivollzugsbehörden des Bundes und der Länder sowie die Verfassungsschutzbehörden der Länder über ein ablehnendes Ergebnis der Überprüfung und die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse.“

c) In Absatz 9 Satz 3 sind die Wörter „des Bundes und“ zu streichen.

Begründung

Zu Buchstabe a

Das Bundesamt für Verfassungsschutz und die Verfassungsschutzbehörden der Länder stehen über das nachrichtendienstliche Informationssystem (NADIS) im Datenverbund. Dementsprechend werden in dem bisherigen Verfahren der Zuverlässigkeitsüberprüfung nach der LuftVZÜV von der örtlich zuständigen Landesbehörde für Verfassungsschutz auch die Erkenntnisse des Bundesamtes für Verfassungsschutz und der anderen Landesbehörden für Verfassungsschutz abgefragt und der Luftfahrtbehörde mitgeteilt. Dieses Verfahren „aus einer Hand“ hat sich bewährt, es besteht keine Notwendigkeit, davon abzuweichen. Eine zusätzliche Anfrage beim Bundesamt für Verfassungsschutz würde keine weiteren Erkenntnisse für die Zuverlässigkeitsüberprüfung erbringen.

Zu den Buchstaben b und c

Es handelt sich um Folgeänderungen der Streichung in Buchstabe a.

10. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 sind nach dem Wort „Bundeszentralregister“ die Wörter „und dem zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregister“ einzufügen.

Begründung

Da im Bundeszentralregister nur Daten über abgeschlossene Verfahren enthalten sind, muss eine zusätzliche Abfragemöglichkeit über nicht abgeschlossene Verfahren im zentralen staatsanwaltlichen Verfahrensregister geschaffen werden.

11. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 sind nach dem Wort „und“ die Wörter „ , soweit im Einzelfall erforderlich,“ einzufügen.

Begründung

Der Gesetzentwurf sieht bei ausländischen Betroffenen eine Regelabfrage bei der Ausländerbehörde vor. Da erfahrungsgemäß dies bei etwa der Hälfte der Betroffenen notwendig wäre, stellt dies einen erheblichen Aufwand dar. Während die Abfrage beim Ausländerzentralregister per Datenabgleich automatisiert erfolgt, wäre nämlich die Ausländerbehörde im Einzelfall gehalten, bundesweit die Ausländerakte zur Verfügung zu stellen. Da zudem das Überprüfungsverfahren deutlich verlängert werden würde, ist die Abfrage auf die Fälle zu beschränken, in denen dies im Einzelfall erforderlich erscheint.

12. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 und 6 – neu – LuftSiG)

In Artikel 1 ist § 7 Abs. 3 Satz 1 wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 5 ist der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.

b) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer 6 anzufügen:

„6. die Beibringung eines ärztlichen oder eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes eingenommen oder besessen hat.“

Begründung

Die Beschäftigung von Drogenabhängigen in den nicht allgemein zugänglichen Bereichen eines Flugplatzes stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Daher muss die Luftsicherheitsbehörde die Möglichkeit haben, ein Drogenscreening und eine MPU zu verlangen. Seitens der hessischen Verwaltungsgerichte wurde die Aufforderung zur Vorlage eines entsprechenden Gutachtens bisher mangels ausreichender Rechtsgrundlage für unzulässig gehalten. Einzelheiten können in der Verordnung geregelt werden.

13. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 3 Satz 3 – neu – LuftSiG)

In Artikel 1 ist dem § 7 Abs. 3 folgender Satz 3 anzufügen:

„Bei der durch die Luftsicherheitsbehörde beteiligten Verfassungsschutzbehörde erfolgt die Abfrage des nachrichtendienstlichen Informationssystems.“

Begründung

Im Gesetzentwurf ist bisher nicht geregelt, in welcher Form die Beteiligung der Verfassungsschutzbehörden erfolgen soll (vgl. etwa § 4 Abs. 1 Satz 6 Luftverkehrszuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung). Dies ist nachzuholen.

14. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 4 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 4 ist nach der Angabe „Absatz 3 Nr. 2“ die Angabe „und 4“ einzufügen.

Begründung

Bei ausländischen Betroffenen können auch Auskünfte nach § 7 Abs. 3 Nr. 4 LuftSiG-E Anhaltspunkte für Zweifel begründen, die die Notwendigkeit ergänzender Abfragen bei den Strafverfolgungsbehörden erforderlich machen. Daher sollten die Luftsicherheitsbehörden auch in diesen Fällen berechtigt sein, entsprechende Auskünfte einzuholen.

15. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 5 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 5 Satz 1 sind nach dem Wort „Strafverfolgungsbehörden“ die Wörter „und Polizeivollzugsbehörden“ einzufügen.

Begründung

Es soll sichergestellt werden, dass Erkenntnisse der Polizeivollzugsbehörden, die ausschließlich nach den Polizeigesetzen der Länder u. U. mit besonderen Mitteln und Methoden erhoben worden sind, so lange nicht dem Betroffenen bekannt gegeben werden, bis eine Gefährdung des Untersuchungszwecks ausgeschlossen ist.

16. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 5 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 5 Satz 3 sind nach den Wörtern „Angaben zu machen“ die Wörter „und ihm nachträglich bekannt werdende, für die Überprüfung bedeutsame Tatsachen unverzüglich anzuzeigen“ einzufügen.

Begründung

Der Betroffene war bislang nach § 29d Abs. 3 Satz 5 LuftVG verpflichtet, auch nachträglich bekannt werdende Tatsachen, die für die Beurteilung der Zuverlässigkeit relevant sein können, mitzuteilen. Diese Pflicht, die im Gesetzentwurf nicht mehr vorgesehen ist, sollte beibehalten werden, zumal die Verpflichtung seines Arbeitgebers und anderer Stellen nach § 7 Abs. 9 oft nicht ausreicht.

17. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 6 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 6 Satz 1 sind nach den Wörtern „gewährt werden“ die Wörter „(Absatz 1 Nr. 1) oder er darf seine Tätigkeiten (Absatz 1 Nr. 2 und 3) nicht aufnehmen“ einzufügen.

Begründung

Es würden sonst die Auswirkungen/Folgen einer Unzuverlässigkeit für diese Personenkreise fehlen.

18. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 6 Satz 2 und 3 – neu – LuftSiG)

Dem Artikel 1 § 7 Abs. 6 sind folgende Sätze anzufügen:

„Personen, die vor Einleitung einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht mindestens fünf Jahre Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt im Geltungsbereich des Luftsicherheitsgesetzes gehabt haben, dürfen nicht allgemein zugängliche Flugplatzbereiche auch nach Abschluss der Zuverlässigkeitsüberprüfung ohne Erkenntnis nur dann betreten, wenn jeweils vorher eine Überprüfung nach § 8 Abs. 1 Nr. 5 erfolgt ist. Die Luftsicherheitsbehörde kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen.“

Begründung

Zu Satz 2

Bei Personen, die sich weniger als fünf Jahre in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten, sind nach den vorliegenden Erfahrungen die Ergebnisse der Zuverlässigkeitsüberprüfungen wenig aussagekräftig. Dies gilt insbesondere für Personen, die aus Regionen mit innerstaatlichen Konflikten kommen, die eine erhöhte Gefährdung des Luftverkehrs zur Folge haben.

Abgesehen von den Fällen, in denen den deutschen Verfassungsschutz- und Polizeibehörden Informationen aus dem jeweiligen Heimatstaat vorliegen, besteht ein hohes Risiko, dass Mitglieder ausländischer extremistischer Organisationen das Zuverlässigkeitsüberprüfungsverfahren unauffällig durchlaufen und anschließend eine Tätigkeit im Sicherheitsbereich eines Flughafens aufnehmen. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich derartige Personen auch über einen längeren Zeitraum passiv verhalten und so auch bei einer späteren Überprüfung nicht enttarnt werden können. Das Risiko, dass nicht erkannte Extremisten in den Besitz einer unbeschränkten Zutrittsberechtigung kommen, sinkt jedoch um so mehr, je länger sie sich im Bundesgebiet aufgehalten haben. Die Befugnis zur Einführung solcher Durchsuchungen ergibt sich aus Nummer 2.3 Buchstabe a des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002.

Zu Satz 3

Die vorgesehene Regelung in § 7 Abs. 6 LuftSiG-E wird dem in der Praxis bestehenden Bedürfnis nicht gerecht, nach dem im Einzelfall auch nicht überprüfte Personen ohne Sicherheitseinbußen die Bereiche betreten müssen. So sollten beispielsweise Wartungstechniker oder Mitarbeiter von Fremdfirmen kurzfristig die Möglichkeit haben, die nicht allgemein zugänglichen Bereiche betreten zu können. Dies ist bislang bei Begleitung durch einen überprüften Ausweisinhaber möglich. In der geltenden Regelung des § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG ist vorgesehen, dass die Luftfahrtbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang nicht allgemein zugänglicher Bereiche erteilt werden darf oder zu entziehen ist. Diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt und soll beibehalten werden.

19. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 7 Satz 2 LuftSiG)

    In Artikel 1 ist § 7 Abs. 7 Satz 2 wie folgt zu fassen:

    „Sie unterrichtet den Betroffenen, das Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen und den gegenwärtigen Arbeitgeber des Betroffenen nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 über das Ergebnis der Überprüfung.“

    Begründung

    Im bisherigen § 29d Abs. 5 LuftVG war die Unterrichtung der Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen vorgesehen. Dies hat sich bewährt. Es obliegt nämlich diesen Stellen, entsprechende Ausweise auszustellen. Es besteht daher kein sachlicher Grund, sie von der Unterrichtung auszunehmen.

    Für eine Unterrichtung der Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden, die mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden ist, besteht kein sachlicher Bedarf. Auch nach der bisherigen Regelung des § 29d Abs. 4 LuftVG ist eine regelmäßige Unterrichtung der Polizeivollzugs- und Verfassungsschutzbehörden über das Ergebnis der Überprüfung nicht vorgesehen.

20. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 8 Satz 1 LuftSiG)

    In Artikel 1 sind in § 7 Abs. 8 Satz 1 die Wörter „, soweit dies im Einzelfall erforderlich ist“ zu streichen.

    Begründung

    Eine gegenseitige Unterrichtung der Luftsicherheitsbehörden ist nicht nur im Einzelfall erforderlich. Nur so kann verhindert werden, dass sich abgelehnte Antragsteller im Zuständigkeitsbereich einer anderen Luftsicherheitsbehörde in der Hoffnung erneut überprüfen lassen, dass dort weniger strenge Maßstäbe angelegt werden oder besondere Umstände unberücksichtigt bleiben.

    Die Luftfahrtbehörde beim Polizeipräsidium Frankfurt am Main ist derzeit im Auftrag des Bund-Länder-Arbeitskreises „AK 29d“ mit der Erarbeitung eines Fachkonzeptes einer gemeinsamen Datenbank befasst, die alle sicherheitsüberprüften Personen sowie das Ergebnis der Überprüfung enthalten soll. Ohne die vorgeschlagene Änderung wäre dieses Projekt zum Scheitern verurteilt. Die Streichung eröffnet demgegenüber die Möglichkeit, Näheres in der Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung zu regeln (vgl. § 18 Abs. 1 Nr. 2).

21. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 9 Satz 4 LuftSiG)

    Artikel 1 § 7 Abs. 9 Satz 4 ist zu streichen.

    Begründung

    § 7 Abs. 9 regelt die Nachberichtspflicht der beteiligten Behörden und Stellen gegenüber der Luftsicherheitsbehörde und die Befugnis, zu diesem Zweck personenbezogene Daten zu speichern. Um sicherzustellen, dass in allen Fällen des § 7 Abs. 9 Satz 1 tatsächlich nachberichtet wird, bedarf es der Speicherung aller von einer Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffenen Personen. Die Mitteilung der Tatsache der Datenspeicherung an die Luftsicherheitsbehörde ist daher überflüssig und stellt einen unnötigen Verwaltungsaufwand dar.

22. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 10 Satz 3 LuftSiG)

    In Artikel 1 § 7 Abs. 10 Satz 3 sind nach den Wörtern „Datenübermittlung unterbleibt,“ die Wörter „sofern das Einvernehmen der in § 7 Abs. 3 Nr. 2 genannten mitwirkenden Behörden nicht erteilt wird oder“ einzufügen.

    Begründung

    Die Übermittlung sensibler Daten an ausländische Behörden muss vom Einvernehmen der mitwirkenden Behörde abhängig gemacht werden, da nur diese beurteilen kann, ob durch eine derartige Übermittlung Geheimschutzinteressen verletzt werden. Die vorgeschlagene Änderung vermeidet i. Ü. einen Wertungswiderspruch zu § 7 Abs. 5 Satz 2 des Entwurfs.

23. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 10 Satz 5 – neu – LuftSiG)

    In Artikel 1 ist dem § 7 Abs. 10 folgender Satz 5 anzufügen:

    „Beteiligt die Luftsicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Mitwirkung die in Absatz 3 Nr. 2 genannten Behörden, so ist der Veranlasser nach Satz 1 zu benennen.“

    Begründung

    Die Übermittlung personenbezogener Daten durch die in Absatz 3 Nr. 2 genannten Behörden an Stellen außerhalb des Geltungsbereichs des Luftsicherheitsgesetzes ist in spezialgesetzlichen Regelungen, z. B. den Verfassungsschutzgesetzen der Länder sowie dem MAD-Gesetz und dem BND-Gesetz, teilweise unter Verweis auf das Bundesverfassungsschutzgesetz geregelt. Diese Regelungen haben im Hinblick auf die Übermittlung von Daten dieser Behörden über die Luftsicherheitsbehörde an ausländische Stellen Vorrang. Erst die Benennung des ausländischen Veranlassers einer Überprüfung ermöglicht es den in Absatz 3 Nr. 2 genannten Behörden zu prüfen, ob die Übermittlung personenbezogener Daten nach den spezialgesetzlichen Regelungen zulässig ist.

24. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 11 Satz 1 Nr. 1 LuftSiG)

    In Artikel 1 § 7 Abs. 11 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

    „1. von den Luftsicherheitsbehörden nach Ablauf von zehn Jahren nach Bekanntgabe des letzten Überprüfungsergebnisses, soweit nicht eine neue Überprüfung nach § 7 Abs. 2 beantragt wird,“.

    Begründung

    Die vorgesehene Regelung stellt gegenüber der bisherigen Rechtslage, der Löschungsfrist von 10 Jahren gemäß § 4 Abs. 5 LuftVZÜV, eine Verschlechterung dar. Dies bedeutet für die beteiligten Behörden und in vielen Fällen auch für den Betroffenen eine unnötige Arbeitserschwernis bzw. eine zeitliche Verzögerung des Überprüfungsverfahrens.

    Es kommt häufig vor, dass ein Beschäftigter, der vorübergehend ausgeschieden ist, zu einem späteren Zeitpunkt wieder eine Tätigkeit am Flughafen aufnehmen möchte und deshalb eine neue Zutrittsberechtigung beantragt. Es ist hierbei sachdienlich, wenn die Erkennt-

nisse der früheren Überprüfung einschließlich der vom Betroffenen vorgelegten Unterlagen und der bei der Strafverfolgungsbehörde gemäß § 7 Abs. 4 des Luftsicherheitsgesetztes eingeholten Auskünfte verwendet werden können und nicht ein weiteres Mal angefordert werden müssen. Die Nutzung der Akten entlastet in diesen Fällen somit die Überprüfungsbehörde, den Betroffenen und die Strafverfolgungsbehörden und bietet für den Betroffenen und ggf. seinem Arbeitgeber den Vorteil einer kürzeren Überprüfungsdauer, so dass er schneller eine Zutrittsberechtigung erhalten bzw. seine Tätigkeit aufnehmen kann.

Des Weiteren würden auch die Daten von Betroffenen gelöscht werden müssen, bei denen die persönliche Zuverlässigkeit nicht festgestellt werden konnte (Versagung oder Entzug der Zutrittsberechtigung). Die Vorgabe des § 10 Abs. 1 Satz 3 LuftVZÜV, wonach in diesen Fällen frühestens nach 2 Jahren ein neuer Antrag zulässig ist, könnte bei einer Löschung der Daten behördlicherseits nicht mehr überwacht werden. Im Übrigen könnten gelöschte Daten auch nicht mehr gemäß § 7 Abs. 7 Satz 3 Luftsicherheitsgesetz weitergegeben werden, soweit sie zu einem späteren Zeitpunkt für die Durchführung eines gerichtlichen Verfahrens im Zusammenhang mit der Überprüfung erforderlich sind.

25. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 11 Satz 1 Nr. 2 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 11 Satz 1 sind in Nummer 2 der Buchstabe „a)“ sowie die Wörter „b) im Übrigen unmittelbar nach Abschluss der Beteiligung“ zu streichen.

Begründung

Der Gesetzentwurf sieht vor, „im Übrigen“ – also abgesehen von den Fällen der Nummer 1 (dies sind die Fälle der unterbleibenden Beschäftigungsaufnahme sowie des Ausscheidens aus der Beschäftigung) –, d. h. gerade in den Fällen der Beschäftigung, eine Löschung der erhobenen Daten vorzunehmen. Letztere werden jedoch zur Erfüllung der Nachberichtspflicht benötigt, die ansonsten nicht erfüllt werden kann. Daher ist in Nummer 2 Buchstabe b zu streichen.

26. **Zu Artikel 1** (§ 7 Abs. 11 Satz 3 LuftSiG)

In Artikel 1 § 7 Abs. 1 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

„Gesperrte Daten dürfen ohne Einwilligung des Betroffenen nur verwendet werden, soweit dies zur Abwehr einer erheblichen Gefahr unerlässlich ist.“

Begründung

Diese Formulierung ist immer noch enger als die in § 35 BGSG enthaltene Verwendungsregelung für gesperrte Daten. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass der Bundesgrenzschutz, auch soweit er Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt, in bestimmtem Rahmen gesperrte Daten ohne Einwilligung des Betroffenen verwenden darf, während die Luftsicherheitsbehörde nach dem Gesetzentwurf insoweit einem strikten Einwilligungsvorbehalt unterliegt.

27. **Zu Artikel 1** (§ 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Artikel 1 § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 sind nach dem Wort „Personen“ die Wörter „, die nicht Fluggäste sind,“ einzufügen.

Begründung

Es handelt sich um eine Klarstellung. Nach der bisherigen Regelung in § 29c Abs. 1 LuftVG und der neuen Regelung in § 5 Abs. 2 ist die Kontrolle der Fluggäste ausdrücklich den Behörden zugewiesen. Dies sollte auch in § 8 Abs. 5 Satz 1 Nr. 5 zum Ausdruck kommen.

28. **Zu Artikel 1** (§ 9 Abs. 1 Satz 6 – neu – LuftSiG)

Dem Artikel 1 § 9 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Für Luftsicherheitspläne ist das Einvernehmen mit den für die Genehmigung der Luftsicherheitspläne nach § 8 zuständigen Luftsicherheitsbehörden herzustellen.“

Begründung

Die für ein Flugplatzareal erlassenen Luftsicherheitspläne (§§ 8 und 9 Abs. 1) werden von verschiedenen Luftsicherheitsbehörden erlassen und sind daher nicht immer aufeinander abgestimmt. So kann es zu Sicherheitsdefiziten kommen. Um dies zu vermeiden, sind die Luftsicherheitspläne insgesamt abzustimmen.

29. **Zu Artikel 1** (§ 9 Abs. 3 LuftSiG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Fälle in § 9 Abs. 3 konkret zu fassen.

Begründung

Es wird nicht deutlich, welche Fälle von § 9 Abs. 3 LuftSiG-E erfasst sein sollen. Dies ergibt sich zum einen nicht aus dem Gesetzestext als auch nicht aus der Begründung.

30. **Zu Artikel 1** (§ 10 Satz 01 – neu – LuftSiG)

In Artikel 1 § 10 ist Satz 1 folgender Satz voranzustellen:

„Die Luftsicherheitsbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt werden darf oder zu entziehen ist.“

Begründung

Das LuftVG enthält in § 19b Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 die Regelung, dass die Luftfahrtbehörde entscheidet, welchen Personen die Berechtigung zum Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt werden darf bzw. zu entziehen ist. Im Gesetzentwurf fehlt es an einer derart eindeutigen Kompetenzzuweisung. Um Unklarheiten zu vermeiden, wer über die Erteilung der Zugangsberechtigung zu entscheiden hat, ist die Klarstellung erforderlich.

31. **Zu Artikel 1** (§ 10 Satz 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 10 Satz 1 sind nach der Angabe „§ 7 Abs. 6“ die Wörter „und der Schulungsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 Nr. 6“ einzufügen, das Wort „wird“ durch das Wort „kann“ und das Wort „ausgestellt“ durch die Wörter „ausgestellt werden“ zu ersetzen sowie nach dem Wort „Zugangsberechtigung“ die Wörter

„durch den Unternehmer nach § 8 Abs. 1 oder § 9 Abs. 1“ einzufügen.

Begründung

Bei der Einbeziehung des § 8 Abs. 1 Nr. 6 handelt es sich um eine Folge aus der Schulungsverpflichtung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2002 (Anhang 12).

Im Übrigen wird der Ausweis nicht von der Luftsicherheitsbehörde, sondern vom Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmen ausgestellt. Diese Stellen müssen auch aufgrund ihres Hausrechts ein eigenes Ermessen haben, ob der Ausweis ausgestellt wird.

Durch den dritten Zusatz wird klargestellt, dass für die Herstellung, Verwaltung, Ausgabe und Rücknahme des Ausweises der Flugplatz- oder der Luftfahrtunternehmer zuständig ist.

32. **Zu Artikel 1** (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftSiG)

In Artikel 1 § 11 Abs. 1 Nr. 1 sind nach den Wörtern „werden können“ die Wörter „einschließlich der verbotenen Waffen nach § 2 Abs. 3 Waffengesetz“ einzufügen.

Begründung

Mit Ausnahme der in § 11 Abs. 1 Nr. 1 LuftSiG-E genannten Gegenstände erstreckt sich das Verbot des Mitführens im Handgepäck oder des Ansichtragens nicht auf die weiteren in § 2 Abs. 3 Waffengesetz genannten verbotenen Gegenstände. Dies ist nicht akzeptabel, weil sich auch mit solchen, nach Waffengesetz verbotenen Gegenständen (z. B. Totschläger, Schlagring, Stahlruten), ein Angriff auf die Sicherheit des Luftverkehrs durchführen lässt. Die Verhinderung des Mitführens oder Ansichtragens solcher Gegenstände stützt sich allein auf § 5 Abs. 2 Nr. 3 LuftSiG-E. Die schon bisher in § 27 Abs. 4 Satz 1 LuftVG vorhandene Regelungslücke ist mit Erlass des LuftSiG zu schließen.

33. **Zu Artikel 1** (§ 12 Abs. 6 – neu – LuftSiG)

In Artikel 1 ist dem § 12 folgender Absatz 6 anzufügen:

„(6) Die nach Absatz 1 beliehenen Luftfahrzeugführer unterliegen insoweit der Aufsicht der nach § 4 Abs. 1 in Verbindung mit § 31 Abs. 2 Nr. 1 und § 31d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Stellen. Die Aufgaben und die Befugnisse nach § 29 des Luftverkehrsgesetzes bleiben unberührt.“

Begründung

Durch § 12 Abs. 1 Satz 1 Luftsicherheitsgesetz werden alle verantwortlichen Luftfahrzeugführer bis hin zu Führern von Luftsportgeräten beliehen. Es ist deshalb unzutreffend, wenn im letzten Absatz der Begründung zu § 17 ausgeführt wird, dass Aufsichtsbehörden über die durch Gesetz beliehenen Luftfahrzeugführer die für das jeweilige Luftfahrtunternehmen zuständigen Genehmigungsbehörden nach § 20 Abs. 1 oder 4 i. V. m. § 31 Abs. 2 Nr. 11 des Luftverkehrsgesetzes sind. Die meisten Luftfahrzeugführer werden nicht in, sondern außerhalb von Luftfahrtunternehmen tätig. Hinzu kommt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für bestimmte Luftfahrzeuge von der Delegationsmöglichkeit in § 31c Luftverkehrsgesetz auf Private Gebrauch gemacht hat. Es ist deshalb noch eine eindeutige ergänzende Regelung für die aufsichtliche Zuständigkeit erforderlich, die nicht nur einzelne Segmente abdeckt.

Als Aufsichtsbehörde kommt demnach zweckmäßigerweise die Behörde in Betracht, welche die Lizenz bzw. Berechtigung erteilt hat, die für den jeweiligen Flug gilt, bzw. die für die Aufsicht über Private gemäß § 32 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zuständige Stelle.

Das Luftsicherheitsgesetz regelt die Abwehr äußerer Gefahren für den Luftverkehr. Die in § 12 Luftsicherheitsgesetz festgelegten Aufgaben und Befugnisse des Luftfahrzeugführers können sich demgemäß nur auf diesen Teilbereich der Gefahrenabwehr erstrecken. Es ist deshalb eine Klarstellung erforderlich, dass neben der Abwehr äußerer Gefahren die Aufgabe der Abwehr betriebsbedingter Gefahren § 29 Luftverkehrsgesetz fortbesteht. Es ist auch zu verdeutlichen, dass für die einzelnen Regelungsbereiche unterschiedliche Zuständigkeiten gelten, nämlich die der Luftsicherheitsbehörde für die Abwehr äußerer Gefahren sowie der Luftfahrtbehörde für die Abwehr betriebsbedingter Gefahren.

34. **Zu Artikel 1** (§ 17 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG)

Artikel 1 § 17 Abs. 1 Satz 2 ist wie folgt zu fassen:

„Die Maßnahmen nach § 5 Abs. 3 kann die Luftsicherheitsbehörde auch außerhalb des Flugplatzgeländes in dessen unmittelbarer räumlicher Nähe vornehmen.“

Begründung

Der Gesetzentwurf will den Luftsicherheitsbehörden die Befugnis einräumen, auch außerhalb des Flugplatzgeländes Betriebs- und Geschäftsräume zu betreten und zu besichtigen bzw. dort Verfahren der Unternehmen zu überprüfen. Es ist nicht erkennbar, inwieweit dies notwendig ist. Der Gesetzentwurf verwischt die Grenzen zwischen den auf das Flugplatzgelände bezogenen begrenzten Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden mit denen der Länderpolizeien. Eine Ausdehnung der Wirkungsmöglichkeiten der Luftsicherheitsbehörden ist allenfalls in Bezug auf nicht zuordenbare Gegenstände gerechtfertigt, die in unmittelbarer räumlicher Nähe zu einem Flugplatzgelände gefunden werden. Nur insoweit ist es gerechtfertigt, den Luftsicherheitsbehörden Befugnisse außerhalb des Flugplatzgeländes einzuräumen.

35. **Zu Artikel 1** (§ 17 Abs. 3 Satz 1 LuftSiG)

Artikel 1 § 17 Abs. 3 Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die Anordnung von Sicherheitsmaßnahmen der Luftfahrtunternehmen nach § 9 und die Aufgaben nach den Nummern 6 bis 10 des Anhangs zu Artikel 4 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates von 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. EG Nr. L 355 S. 1) werden

durch das Luftfahrt-Bundesamt in bundeseigener Verwaltung ausgeführt.“

Begründung

Nach der bisherigen Regelung in § 20a LuftVG war das Luftfahrt-Bundesamt nicht nur für die Zulassung des Luftsicherheitsplans, sondern auch z. B. für die Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, weltweit Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen, oder die Überwachung der Einhaltung der Maßnahmen zuständig. Die Formulierung dient der notwendigen Klarstellung, dass das Luftfahrt-Bundesamt alle Aufgaben nach § 9 weiterhin wahrzunehmen hat.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 sind den Behörden teilweise neue Aufgaben in den Bereichen Fracht, Post, Catering und Reinigungsdienste zugewiesen, die beispielsweise die Aufsicht über diese Betriebe und Bestätigung sog. reglementierter Beauftragter notwendig machen. Nach der bisher vorgesehenen Regelung in § 17 Abs. 2 wären die Länder für diese Aufgaben zuständig. Dies ist weder sachgerecht noch leistbar. So stehen diese Betriebe im Zusammenhang mit der Verkehrsleistung durch das Luftfahrtunternehmen, dem nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ausdrücklich eine gewisse Überwachungsfunktion zukommt. Das Luftfahrt-Bundesamt, das über seine Aufsicht über Luftfahrtunternehmen diese neuen Aufgaben teilweise bereits bisher wahrgenommen hat und auch über die erforderliche Sachkompetenz verfügt, soll die Aufgaben weiterhin wahrnehmen. Die Änderung dient insoweit der notwendigen Klarstellung.

36. **Zu Artikel 1** (§ 17 Abs. 3 Satz 2 LuftSiG)

In Artikel 1 § 17 Abs. 3 Satz 2 sind die Wörter „wenn dies zur Gewährleistung der bundeseinheitlichen Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen erforderlich ist“ durch die Wörter „wenn hierüber Einvernehmen mit dem Land hergestellt ist“ zu ersetzen.

Begründung

Gemäß § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG kann der Bund auf Antrag eines Landes den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (§§ 29c, 29d LuftVG) in bundeseigener Verwaltung ausführen. Nach der beabsichtigten Neuregelung wäre für die Übernahme in bundeseigene Verwaltung künftig lediglich die einseitige Rücknahmeerklärung des Bundes gegenüber einem Land erforderlich. Dies würde im Unterschied zur geltenden Rechtslage auch für die eng mit den Aufgaben der Genehmigungsbehörde verflochtenen Aufgaben der Aufsichtsbehörde nach § 19b LuftVG gelten. Damit könnte der Bund eigeninitiativ und ohne auf begründete Einwendungen des Landes Rücksicht nehmen zu müssen alle oder auch nur ausgewählte Aufgaben an sich ziehen. Dies ist weder sachgerecht noch hinnehmbar.

Zur Wahrung der berechtigten Interessen der Länder ist es jedoch in jedem Fall erforderlich, dass eine Rückübertragung von Zuständigkeiten ausschließlich im Einvernehmen mit dem jeweiligen Land erfolgen kann. Dies ist zur Wahrung der Länderinteressen zwingend erforderlich. Andernfalls entstünden für die Länder unübersehbare Organisations- und Finanzierungsrisiken. Sicherheitsdefizite ergeben sich nicht, da der Bund im Falle eines – bisher nicht ersichtlichen – unzureichenden Vollzuges durch die ihm zu Gebote stehenden Aufsichtsbefugnisse alle erforderlichen Maßnahmen durchsetzen kann.

37. **Zu Artikel 1** (§ 17 Abs. 3 Satz 3 LuftSiG)

Artikel 1 § 17 Abs. 3 ist wie folgt zu fassen:

„In den Fällen des Satzes 2 werden die Aufgaben vom Bundesgrenzschutz wahrgenommen; das Bundesministerium des Innern macht die Übernahme von Aufgaben im Bundesanzeiger bekannt.“

Begründung

Entgegen dem Luftverkehrsgesetz (§ 31 Abs. 2 Nr. 19) verzichtet der Gesetzentwurf darauf zu bestimmen, dass die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden in bundeseigener Verwaltung nur durch den Bundesgrenzschutz ausgeführt werden dürfen. Der Gesetzentwurf ließe insoweit den Aufbau einer eigenständigen Luftsicherheitsverwaltung des Bundes neben dem Bundesgrenzschutz zu, was zu einer nicht effektiven Zuständigkeitssplitterung führt. Hierfür ist ein sachlicher Grund nicht erkennbar.

38. **Zu Artikel 1** (§ 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 LuftSiG)

In Artikel 1 § 19 Abs. 1 Nr. 5 sind die Wörter „verschafft oder“ durch die Wörter „verschafft oder dies versucht oder“ zu ersetzen.

Begründung

§ 19b Abs. 1 Nr. 5 des Entwurfes des Luftsicherheitsgesetzes entspricht der geltenden Vorschrift des § 58 Abs. 1 Nr. 4c Luftverkehrsgesetz. Die Erfahrungen mit dem Vollzug dieser Bestimmung haben ergeben, dass eine Ahndungsmöglichkeit nur für vollendete rechtswidrige Handlungen in diesem Bereich nicht ausreichend ist. In der Regel wird der unberechtigte Zugang zum nicht allgemein zugänglichen Bereich in Kenntnis der Rechtswidrigkeit dieses Handelns und nicht ohne Vorbereitungshandlungen zur Überwindung der Sicherheitsvorkehrungen angestrebt. Dies wird daraus deutlich, dass der Zugang im Einzelfall vielfach mit nicht (mehr) gültigen Zutrittsberechtigungen oder durch Manipulation bzw. Überwindung technischer Zugangssicherungen versucht wird. Mit der vorgesehenen Sanktionsmöglichkeit im Entwurf des Luftsicherheitsgesetzes nur für vollendete Handlungen könnten solche Aktivitäten auch weiterhin nicht verfolgt werden. Dies ist in höchstem Maße unbefriedigend, weil es hier um Handlungen geht, die eine hohe Energie, gegen die Rechtsordnung zu verstoßen, ausdrücken. Durch die Einführung einer Sanktionsmöglichkeit auch für den Versuch des nicht berechtigten Zugangs zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen wird der Behörde die Möglichkeit gegeben, spezial- und generalpräventiv zu wirken, um solche Handlungen, die ernste Auswirkungen auf die Luftsicherheit haben können, zumindest eindämmen zu können.

39. **Zu Artikel 1** (§ 22 LuftSiG)

In Artikel 1 ist in § 22 nach der ersten Klammer das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen und vor dem Wort „werden“ die Wörter „und das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 Grundgesetz)“ einzufügen.

Begründung

Gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 LuftSiG-E darf die Luftsicherheitsbehörde die Betriebs- und Geschäftsräume außerhalb der Geschäfts- und Arbeitsstunden zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung betreten und besichtigen.

Gemäß Artikel 1 wird das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung gemäß Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes beschränkt. Das beschränkte Grundrecht ist gemäß Artikel 19 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes im beschränkenden Gesetz zu nennen.

40. **Zu Artikel 3 Nr. 1** (§ 4 Bundesgrenzschutzgesetz)

In Artikel 3 Nr. 1 ist die Angabe „§ 5“ durch die Angabe „§ 2“ zu ersetzen.

Begründung

§ 4 des Bundesgrenzschutzgesetzes will auf die Vorschrift des Luftsicherheitsgesetzes verweisen, welche die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden eröffnet. Dies ist nicht § 5, sondern § 2 des Luftsicherheitsgesetzes.

41. **Zu Artikel 4 Nr. 3 – neu –** (§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 10 – neu – AZRG)

Dem Artikel 4 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

‚3. In § 22 Abs. 1 Satz 1 wird folgende Nummer 10 eingefügt:

„10. die Luftsicherheitsbehörden des Bundes und der Länder.“ ‘

Begründung

Mit der zukünftigen Regelabfrage beim AZR muss die Möglichkeit des Datenabrufs im automatisierten Verfahren möglich sein. Zur Ermächtigung dazu ist § 22 AZRG zu erweitern.

42. **Zu Artikel 6a – neu –** (§ 492 Abs. 3 Satz 3 erster Halbsatz StPO)

Nach Artikel 6 ist folgender Artikel einzufügen:

‚Artikel 6a

Änderung der Strafprozessordnung

In § 492 Abs. 3 Satz 3 der Strafprozessordnung vom 1. Februar 1877 (RGBl. S. 253) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. III 312-2), das zuletzt durch … geändert worden ist, wird die Angabe „§ 5 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Waffengesetzes bleibt unberührt“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 des Waffengesetzes und § 7 Abs. 3 des Luftsicherheitsgesetzes bleiben unberührt“ ersetzt.‘

Begründung

Folge der in Nummer 10 geforderten Einführung der Regelabfrage beim Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister (Ergänzung des § 7 Abs. 3 Nr. 3 LuftSiG-E).

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung teilt die allgemeinen Ausführungen des Bundesrates zum Gesetzentwurf nicht.

Durch eine Verlagerung von Aufsichtsfunktionen vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf das Bundesministerium des Innern wird eine einheitliche Aufsicht über die durch die Länder in Bundesauftragsverwaltung durchzuführenden Luftsicherheitsaufgaben geschaffen.

Ebenso wie in der neuen europäischen Luftsicherheitsverordnung vom 16. Dezember 2002 (EG Nr. 2320/2002, Abl. EG Nr. L 355 S. 1) werden nunmehr auch in Deutschland die Vorschriften über die Abwehr äußerer Gefahren für den Luftverkehr in einem Gesetz zusammengefasst. Eine rasche Umsetzung der Vorgaben der europäischen Luftsicherheitsverordnung ist erforderlich. Dies soll im Luftsicherheitsgesetz geschehen.

Das Luftsicherheitsgesetz setzt nicht die Schaffung neuer Behörden voraus. Die Verteilung der in Bundesauftragsverwaltung wahrgenommenen Aufgaben obliegt den Ländern, sodass diese die Aufrechterhaltung von Synergieeffekten selbst bestimmen können. Auch mit dem LuftSiG kann vorhandenes Expertenwissen künftig genutzt werden.

Zu Nummer 2

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab. Der Hinweis in Artikel 1 § 5 Abs. 6 stellt klar, dass die Aufgaben und Befugnisse der Polizeivollzugsbehörden von den Regelungen des Luftsicherheitsgesetzes unberührt bleiben. Einer Änderung des Standortes der Regelung bedarf es aus Sicht der Bundesregierung nicht.

Zu Nummer 3

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab. Die Öffnung von aufgegebenem Gepäck in Abwesenheit des Fluggastes lässt bereits der Regierungsentwurf zu, da die Anwesenheit des Fluggastes nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist. Mittelbar ergibt sich dies auch aus der Verpflichtung des Flugplatzbetreibers, die Schlösser des Gepäckstückes in Abwesenheit des Fluggastes zu öffnen (Artikel 1 § 8 Abs. 1 Nr. 3).

Zu Nummer 4

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag zu.

Zu Nummer 5

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag zu.

Zu Nummer 6

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab.

Die Erweiterung der Zuverlässigkeitsüberprüfung auf die sog. Privatpiloten (und Flugschüler) entspricht einer Forderung der IMK vom 14./15. Mai 2003. Die Überprüfung von betrieblichen Voraussetzungen ist inhaltlich nicht vergleichbar mit der Zuverlässigkeitsüberprüfung der Sicherheitsbehörden und verfolgt somit eine andere Zielrichtung.

Die Überprüfung für die „Erlaubnis für Luftfahrer“ § 4 LuftVG beschränkt sich (nur) auf das Vorliegen bestimmter Voraussetzungen (Alter, betriebliche Prüfungen).

Die Überprüfung der „Unzuverlässigkeit“ (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LuftVG) wird meist (nur) bei der Erteilung der Erlaubnis (einmalig) durchgeführt und bleibt im Umfang und in den Kriterien weitgehend der Landesluftfahrtbehörde überlassen. Bisherige Tatsachen (nach LuftVG), die eine Unzuverlässigkeit vermuten lassen, sind:

- Trunksucht,
- Entmündigung,
- eine erhebliche gerichtliche Bestrafung oder
- mehrfach rechtskräftig festgestellte Verstöße gegen Verkehrsvorschriften.

Mit der Erweiterung der o. a. Überprüfung durch die Einholung von Auskünften der Sicherheitsbehörden und anderer Stellen wird ein erheblicher Sicherheitsgewinn erzielt.

Um dem Anliegen des Bundesrates zur Einschränkung des Personenkreises Rechnung zu tragen wird die folgende Formulierung des Artikels 1 § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 vorgeschlagen:

„4. Luftfahrer im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 Nr. 1, 2, 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes und entsprechende Flugschüler sowie“.

Damit ist klargestellt, dass nur Piloten von Flugzeugen, Drehflüglern, Luftschiffen und Motorseglern von der Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffen sind.

Zu Nummer 7

Dem Antrag wird zugestimmt. Im § 1 Abs. 2 LuftVG sind alle (möglichen) Arten von Luftfahrzeugen aufgeführt, insoweit wird eine vollständige Aufzählung aller Luftfahrzeugführer erreicht. Es erscheint sinnvoll, eine Überprüfung z. B. von Drachenfliegern oder Rettungsfallschirmfliegern nur dann vorzunehmen, wenn diese regelmäßig Zugang zum Flugplatzgelände haben.

Zu Nummer 8

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab. Durch die Fassung des Entwurfs, wonach der Betroffene einer Überprüfung „unterliegt“, ist gewährleistet, dass sich der Betroffene zum Zeitpunkt der Überprüfung in einem entsprechenden Arbeitsverhältnis befindet.

Zu Nummer 9

Die Bundesregierung lehnt den Antrag des Bundesrates ab.

a) In § 7 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 wird die bisherige Regelung des § 29d Abs. 2 Nr. 2 LuftVG übernommen. Die Regelung ist auch weiterhin sinnvoll, da im Einzelfall beim Bundesamt für Verfassungsschutz Erkenntnisse vorliegen können, die nicht durch eine Anfrage an NADIS erschlossen werden können.

b) Entgegen der Begründung handelt es sich hier nicht um eine Folgeänderung. Der Antrag steht zudem im Gegensatz zum Antrag des Bundesrates in Nummer 19. Die Bundesregierung verweist daher auf ihren dort unterbreiteten Formulierungsvorschlag zu Artikel 1 § 7 Abs. 7 Satz 2.

c) Die Folgeänderung wird abgelehnt.

Zu Nummer 10

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die Erforderlichkeit für eine unmittelbare Abfragemöglichkeit der Luftsicherheitsbehörden aus dem Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister (ZStV) ist nicht gegeben: Nach Artikel 1 § 7 Abs. 4 kann die Luftsicherheitsbehörde bei Anhaltspunkten für Zweifel an der Zuverlässigkeit Auskünfte bei der Staatsanwaltschaft einholen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im ZStV personenbezogene Daten aus Strafverfahren gespeichert sind, die in einem Verfahrensstadium erhoben werden, in dem für den Betroffenen noch die Unschuldsvermutung gilt. Im Hinblick auf diese besondere Sensibilität der im ZStV gespeicherten Daten sieht § 492 StPO eine enge Begrenzung des Kreises der zugriffsberechtigten Stellen vor. Eine Ausdehnung dieses Kreises – wie hier vom Bundesrat gefordert – zu präventiven Zwecken würde einen erheblichen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung des Betroffenen bedeuten und zugleich das Risiko erhöhen, dass auch der Betroffene Kenntnis von (zunächst ggf. noch geheim geführten) Ermittlungsverfahren erhält.

Zu Nummer 11

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 12

Der Vorschlag des Bundesrates wird abgelehnt. Bestehen tatsächliche Anhaltspunkte dafür, dass ein Stellenbewerber/-inhaber wegen z. B. übermäßigen Alkoholgenusses oder der Einnahme bewusstseinsändernder Drogen oder Medikamente in seiner Steuerungsfähigkeit eingeschränkt sein kann, begründen diese Anhaltspunkte Zweifel an seiner Zuverlässigkeit. Es bleibt dem Betroffenen unbenommen, auf freiwilliger Basis einen entstandenen Verdacht auszuräumen. Aus Sicht der Bundesregierung bedarf es keiner Regelung für eine Verpflichtung zur Duldung eines Drogenscreenings oder zur Einholung eines Gutachtens.

Zu Nummer 13

Der Vorschlag wird abgelehnt. Nach Artikel 1 § 7 Abs. 3 Nr. 2 des Entwurfs erfolgen die Anfragen bei den Verfassungsschutzbehörden nach für die Beurteilung bedeutsamen Informationen. Insbesondere regelt § 4 Abs. 1 Satz 6 LuftVZÜV die Abfragemöglichkeiten der beteiligten Verfassungsschutzbehörde. Einer zusätzlichen Regelung im Gesetz bedarf es nicht.

Zu Nummer 14

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu. Aufgrund von Angaben des AZR bzw. Auskünften der Ausländerbehörde wird eine Anfrage bei den Strafverfolgungsbehörden ermöglicht.

Zu Nummer 15

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Ein Bedarf für die Einschränkung der Gelegenheit des Betroffenen, sich zu den eingeholten Auskünften zu äußern, ist bei Präventivmaßnahmen der Polizeivollzugsbehörden nicht ohne weiteres erkennbar. Die Polizeivollzugsbehörden werden mittels der Präventivmaßnahmen nicht zur Untersuchung von Straftaten tätig, sondern zur Abwehr konkreter Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung. Die zeitlichen Abläufe der polizeilichen Maßnahmen stellen sich anders dar als staatsanwaltschaftliche Untersuchungen, so dass aus Sicht der Bundesregierung bei Präventivmaßnahmen eine Beschränkung der Rechte des Betroffenen nicht erforderlich erscheint.

Zu Nummer 16

Der Vorschlag wird abgelehnt. Die gegenwärtige vergleichbare Regelung im in § 29d Abs. 3 Satz 5 LuftVG läuft in der Praxis leer. Der Betroffene kann einerseits nur schwer feststellen, welche Tatsachen für die Zuverlässigkeitsüberprüfung entscheidend sind. Andererseits müsste er sich möglicherweise selbst belasten, was im Hinblick auf die Auswirkungen (etwa Verlust der Arbeitsstelle) nicht praktikabel ist.

Zu Nummer 17

Dem Antrag wird zu Klarstellungszwecken zugestimmt.

Zu Nummer 18

Die Bundesregierung lehnt den Antrag des Bundesrates auf Ergänzung von Artikel 1 § 7 Abs. 6 ab.

Zu Satz 2 – neu –

Durch die neu geschaffenen Möglichkeiten der Abfrage des Ausländerzentralregisters und der Einsichtnahme in die Ausländerakten werden die Erkenntnisgrundlagen der Luftsicherheitsbehörden entscheidend verbessert. Die vom Bundesrat geforderte Regelung einer Sperrfrist wäre auch im Hinblick auf das Übermaßverbot und die EU-Regelungen zur Freizügigkeit nur schwerlich zu rechtfertigen.

Zu Satz 3 – neu –

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung findet nach dem Gesetzeswortlaut ausdrücklich nur bei Personen statt, die nicht nur gelegentlich Zugang zum Flugplatz benötigen. Der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausnahmeregelung für diesen Personenkreis bedarf es daher nicht.

Zu Nummer 19

Die Bundesregierung stimmt dem Bundesrat insoweit zu, als das Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen über das Ergebnis der Überprüfung unterrichtet werden soll. Sie schlägt daher für Artikel 1 § 7 Abs. 7 Satz 2 des Entwurfs folgende Formulierung vor:

„Sie unterrichtet den Betroffenen, dessen gegenwärtigen Arbeitgeber, das Flugplatz-, Luftfahrt- oder Flugsicherungsunternehmen sowie die beteiligten Polizei- und die Verfassungsschutzbehörden des Bundes und der Länder über das Ergebnis der Überprüfung; dem gegenwärtigen Arbeitgeber dürfen die dem Ergebnis zugrunde liegenden Erkenntnisse nicht mitgeteilt werden.“

Zu Nummer 20

Der Antrag wird abgelehnt; aus Sicht der Bundesregierung ist die gegenseitige Unterrichtung über die Durchführung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen nur im Einzelfall erforderlich. Die vom Bundesrat angesprochene Unterrichtung über die Verneinung der Zuverlässigkeit erfolgt nach § 6 Abs. 4 LuftVZÜV. Einer Regelung in Artikel 1 § 7 des Entwurfs bedarf es insoweit nicht. Darüber hinaus enthält aus Sicht der Bundesregierung Artikel 1 § 7 Abs. 8 des Entwurfs keine ausreichende Grundlage für den Aufbau einer zentralen Datei aller überprüften Personen.

Zu Nummer 21

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag, § 7 Abs. 9 Satz 4 zu streichen, ab. § 7 Abs. 9 Satz 2 enthält lediglich eine Befugnis, nicht eine Verpflichtung zur Speicherung der dort genannten Daten. In Bezug auf die von § 7 Abs. 3 Nr. 2 erfassten Beteiligungsbehörden wird die Bundesregierung im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob deren gesetzliche Verpflichtung zur Unterrichtung entbehrlich ist. Dies wäre der Fall, wenn davon auszugehen ist, dass diese Behörden die in Absatz 9 Satz 2 genannten Daten regelmäßig speichern.

Zu Nummer 22

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Eine Änderung ist zur Wahrung von Geheimschutzinteressen nicht veranlasst. Im Gegensatz zu § 7 Abs. 5 Satz 2, der die Beteiligung des Betroffen im Verfahren zur Überprüfung der Zuverlässigkeit regelt, ist die von § 7 Abs. 10 eingeräumte Übermittlungsbefugnis auf die Angabe von Grund-Personalien sowie das bloße Ergebnis der Sicherheitsüberprüfung beschränkt, die von § 7 Abs. 5 Satz 1 erfassten Auskünfte der Beteiligungsbehörden gehören nicht dazu.

Zu Nummer 23

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag aus den zu Nummer 22 aufgeführten Gründen ab.

Zu Nummer 24

Die Bundesregierung wird den Vorschlag im weiteren Gesetzgebungsverfahren im Hinblick auf § 10 Abs. 1 Satz 3 LuftVZÜV sowie die hierzu gemäß Artikel 1 § 18 zu erlassende Nachfolgeregelung prüfen, im Übrigen lehnt die Bundesregierung den Vorschlag ab. Die Löschungsregelungen entsprechen – sachlich angemessen – im Wesentlichen den Regelungen des Gesetzes über die Voraussetzungen und das Verfahren von Sicherheitsüberprüfungen des Bundes, vgl. § 22 SÜG.

Zu Nummer 25

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Die Wörter „im Übrigen“ in § 7 Abs. 11 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b beziehen sich nach ihrer systematischen Stellung im Text auf Nummer 2 Buchstabe a und nicht auf die in Satz 1 Nr. 1 geregelte Datenspeicherung der Luftsicherheitsbehörden. Nummer 2 Buchstabe a, zu dem der nachfolgende Buchstabe b eine gesonderte Regelung (nur) für die Fälle trifft, in denen von der Befugnis nach Absatz 9 Satz 2 keinen Gebrauch gemacht wird, handelt – anders als Nummer 1 – von Daten, die von den gemäß Absatz 3 beteiligten Behörden und Stellen im Zuge von Anfragen der Luftsicherheitsbehörden gespeichert werden. Um dieses Verhältnis zu verdeutlichen, schlägt die Bundesregierung für das weitere Gesetzgebungsverfahren vor, den Einleitungssatz von § 7 Abs. 11 Satz 1 Nr. 2 wie folgt zu fassen:

„2. von den nach Absatz 3 und 4 beteiligten Behörden und den nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 5 beteiligten Stellen …“.

Zu Nummer 26

Die Bundesregierung schlägt vor, dem Anliegen des Bundesrates durch Streichung des § 7 Abs. 11 Satz 3 und 4 Rechnung zu tragen. Wie in der Begründung zu § 7 ausgeführt wird, kommen die für die Luftsicherheitsbehörden geltenden allgemeinen und besonderen (Datenschutz-)Vorschriften zur Anwendung, soweit § 7 keine bereichsspezifischen Regelungen enthält. Ein besonderes Regelungserfordernis besteht nicht, da bereits die für die Luftsicherheitsbehörden geltenden sonstigen Datenschutzvorschriften ausreichende Regelungen im Hinblick auf gesperrte Daten enthalten.

Zu Nummer 27

Die Klarstellung ist nicht erforderlich, da in Artikel 1 § 5 Abs. 2 die Fluggäste ausdrücklich erwähnt werden und durch den gegenwärtigen Wortlaut auch Kontrollen anderer Unternehmen (z. B. im Werksverkehr) ermöglicht werden.

Zu Nummer 28

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Eine Abstimmung der zuständigen Behörden bei der Zulassung von Luftsicherheitsplänen ist insbesondere aus der Sicht der Praxis sinnvoll. Hierfür bedarf es jedoch keiner gesetzlich geregelten förmlichen Erteilung des Einvernehmens. Die erforderliche Abstimmung kann auch im Rahmen der Bundesaufsicht erfolgen.

Zu Nummer 29

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Eine gesetzliche Konkretisierung ist nicht erforderlich. Der Begriff des sonstigen Flugplatzes in Artikel 1 § 9 Abs. 3 entspricht der Textfassung in Artikel 1 § 8 Abs. 2 und in dem bisherigen § 20a Abs. 3 und dem § 19b Abs. 2 LuftVG. Die Regelung stellt auch sicher, dass die in Absatz 1 genannten Sicherheits-

maßnahmen auf Flugplätzen angeordnet werden können, die die Kriterien des Artikels 4 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 erfüllen.

Zu Nummer 30

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates im Grundsatz zu. Sie schlägt allerdings folgende Formulierung vor:

„Die Luftsicherheitsbehörde entscheidet, welchen Personen bei Vorliegen der Voraussetzungen die Berechtigung zum Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Bereichen erteilt werden darf und bei Wegfall der Voraussetzungen zu entziehen ist."

Zu Nummer 31

Die Bundesregierung lehnt die Ergänzung des Artikels 1 § 10 Satz 1 um die Schulungsmaßnahmen nach § 8 Abs. 1 Nr. 6 ab, da keine Notwendigkeit gesehen wird, die Sicherheitsschulungen des Personals mit der Zugangsberechtigung zu den nicht allgemein zugänglichen Bereichen gesetzlich zu verknüpfen. Soweit örtlich eine Verbindung vorgenommen werden soll, kann dies jedes Land in den Luftsicherheitsplänen der in seinem Zuständigkeitsbereich fallenden Flughäfen vorsehen.

Den beiden anderen Änderungsvorschlägen wird zugestimmt. Sie stellen klar, dass die Herstellung, Verwaltung, Ausgabe und Rücknahme des Ausweises durch die Flugplatz- oder Luftfahrtunternehmer erfolgen und es den Unternehmern aufgrund ihres Hausrechts frei steht, wem sie einen Ausweis erteilen wollen.

Zu Nummer 32

Die Bundesregierung lehnt den Antrag des Bundesrates ab. Sie hält die gewünschte Ergänzung nicht für erforderlich, da die vom Bundesrat genannten Waffen bereits durch Artikel 1 § 11 Abs. 1 Nr. 4 des Entwurfs in Verbindung mit der Europäischen Luftsicherheitsverordnung und deren Anlage erfasst sind.

Zu Nummer 33

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates im Grundsatz zu. Sie schlägt allerdings folgende Formulierung vor:

„(6) Der nach Absatz 1 beliehene Luftfahrzeugführer unterliegt der Aufsicht der nach § 31 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 sowie § 31d Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes zuständigen Stellen."

Aus Sicht der Bundesregierung erscheint eine Zitierung des § 4 Abs. 1 LuftVG nicht erforderlich, da diese Vorschrift lediglich materiell-rechtliche Regelungen zur Erlaubnis enthält. Die Zitierung des § 31 Abs. 1 LuftVG neben Abs. 2 Nr. 1 dieser Vorschrift ist erforderlich, da § 31 Abs. 1 LuftVG die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder einer von ihm bestimmten Stelle für die Erteilung von Erlaubnissen für Luftfahrzeugführer bestimmt, soweit nicht durch § 31 Abs. 2 Nr. 1 LuftVG die Zuständigkeit der Länder für die Erteilung von in dieser Vorschrift aufgeführten Erlaubnissen für Luftfahrzeugführer im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung begründet ist. Dem Vorschlag des Bundesrates, einen Hinweis auf die Unberührtheit des § 29 LuftVG aufzunehmen, kann nicht entsprochen werden, da künftig § 29 LuftVG dem Luftfahrzeugführer gerade keine Befugnisse mehr einräumt. Ein Zurückgreifen auf § 29 LuftVG ist auch nicht notwendig: Nach Artikel 1 § 12 des Entwurfs wird der Luftfahrzeugführer ebenso wie heute nach § 29 Abs. 3 LuftVG auch künftig zur Abwehr aller Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung an Bord des Luftfahrzeugs zuständig sein. Da auch in Artikel 1 § 12 des Entwurfs auf die Sicherheit oder Ordnung an Bord des Luftfahrzeugs abgestellt wird und die Begriffe „Sicherheit" oder „Ordnung" inhaltlich weder durch Artikel 1 § 1 des Entwurfs noch durch Artikel 1 § 12 des Entwurfs eingeschränkt werden, erfassen sie sämtliche Gefahren, die an Bord eines Luftfahrzeugs entstehen können, so dass insbesondere im Anwendungsbereich von Artikel 1 § 12 des Entwurfs nicht zwischen betriebsbedingten Gefahren und sonstigen Gefahren unterschieden wird. Artikel 1 § 12 des Entwurfs bietet damit dem Luftfahrzeugführer eine umfassende und somit ausreichende Grundlage für ein entsprechendes Tätigwerden.

Zu Nummer 34

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Es ist in der Praxis notwendig, dass Luftfracht auch in den in der Regel weit vom Flughafen entfernt liegenden Frachtzentren den Luftsicherheitskontrollen unterzogen werden kann. Die Luftsicherheitsbehörden müssen die Möglichkeit haben, die Maßnahmen vor Ort und den sicheren Transport der Luftfracht zum Flughafen zu überprüfen. Eine Verwischung der Grenzen zwischen den Luftsicherheitsbehörden und den Länderpolizeien ist dadurch nicht zu besorgen.

Zu Nummer 35

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates im Grundsatz zu. Sie schlägt allerdings folgende Formulierung vor:

„Die Zulassung von Luftsicherheitsplänen gemäß § 9 Abs. 1 einschließlich der Überwachung der darin dargestellten Sicherungsmaßnahmen werden durch das Luftfahrt-Bundesamt in bundeseigener Verwaltung ausgeführt."

Zu Nummer 36

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab. Bisher sieht § 31 Abs. 2 Nr. 19 LuftVG die Möglichkeit der Aufgabenübertragung auf den Bund nur auf Antrag eines Landes vor. Dieses Verfahren ist umständlich und unflexibel. Die dem Bund nunmehr eingeräumte Möglichkeit, Aufgaben an sich zu ziehen und in bundeseigener Verwaltung durchzuführen, dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung. Voraussetzung für die Übernahme einer Aufgabe in bundeseigene Verwaltung ist, dass andernfalls eine bundeseinheitliche Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen nicht gewährleistet wäre. Überdies ist das Benehmen mit dem betroffenen Land herzustellen. Befürchtungen, dass eine willkürliche Handhabung zu Lasten der Länder möglich sei, sind unbegründet, zumal das Vorliegen dieser Voraussetzungen in vollem Umfang gerichtlich nachprüfbar ist.

Zu Nummer 37

Die Bundesregierung lehnt den Antrag ab. Es ist nicht sachdienlich, die Wahrnehmung von Luftsicherheitsaufgaben nach Artikel 1 § 17 Abs. 3 Satz 2 des Entwurfs auf den Bundesgrenzschutz zu beschränken. Es muss für den Bund die Möglichkeit bestehen gegebenenfalls andere geeignete Behörden auszuwählen. Der Bundesgrenzschutz ist auch durch die Formulierung des Artikels 3 Nr. 1 (§ 4 BGSG) auf die Wahrnehmung der behördlichen Luftsicherheitsaufgaben nach Artikel 1 § 5 beschränkt (vgl. dazu auch Antrag Nr. 40).

Zu Nummer 38

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab. Es besteht im Ordnungswidrigkeitenrecht anders als im Strafrecht nur ausnahmsweise ein Bedürfnis, den Versuch zu regeln. Auch im vorliegenden Fall ist ein entsprechendes Regelungsbedürfnis aus Sicht der Bundesregierung nicht zu bejahen. Artikel 1 § 10 Satz 5 des Entwurfs schützt bereits den Vorbereich „möglicher“ Störungen der Luftsicherheit. Die Bußgeldvorschrift des Artikels 1 § 19 Abs. 1 Nr. 5 erfasst demnach schon Verstöße, die in diesem Vorbereich liegen. Die vorgeschlagene Bewehrung des Versuchs würde die Ahndung noch weiter in den Bereich möglicher Vorbereitungshandlungen vorverlagern. Im Hinblick darauf, dass damit eine wirkliche Gefährdung des geschützten Rechtsguts immer weniger wahrscheinlich wird, ist eine Ahndung im Ergebnis abzulehnen.

Gegen den Vorschlag bestehen auch deswegen Bedenken, weil vergleichbare Vorschriften (§ 123 StGB, § 114 OWiG) Versuchsregelungen nicht enthalten und der Entwurf in Artikel 1 § 19 Abs. 1 Nr. 4 bereits Handlungen bußgeldbewehrt, die dem unberechtigten Zugang dienen können.

Zu Nummer 39

Die Bundesregierung stimmt dem Antrag zu.

Zu Nummer 40

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates teilweise zu. Sie schlägt folgende Formulierung vor:

‚In Artikel 3 Nr. 1 ist die Angabe „§ 5“ durch die Angabe „§§ 3 und 5“ zu ersetzen.‘

Mit dieser Änderung wird klargestellt, dass der Bundesgrenzschutz die Befugnisse nach Artikel 1 §§ 3 und 5 des Entwurfs ausüben kann, soweit die Aufgaben der Luftsicherheitsbehörden in bundeseigener Verwaltung ausgeführt werden.

Zu Nummer 41

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu Nummer 42

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates unter Hinweis auf die Ausführungen zu Antrag Nr. 10 ab.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333